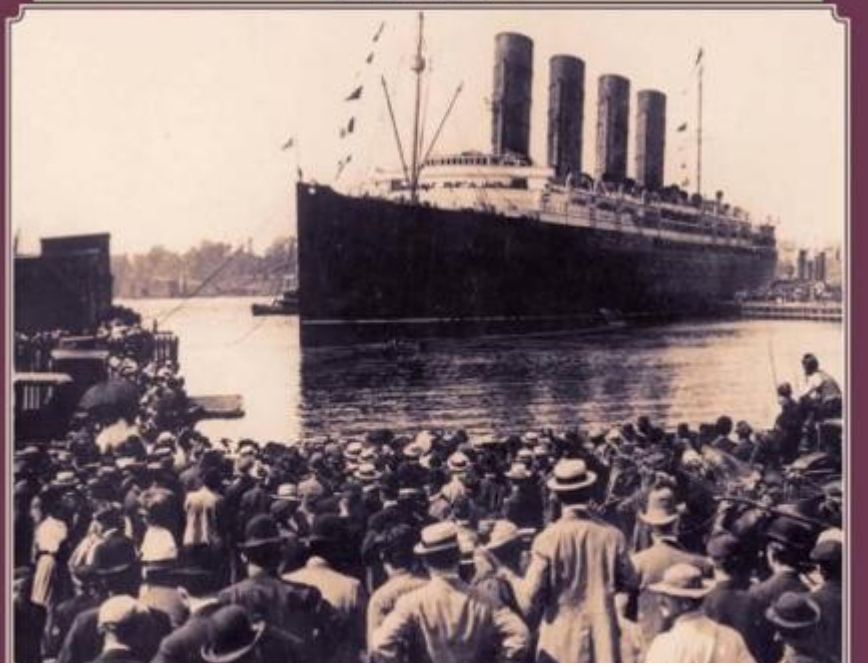
SIAJUL MORȚII

Ultima călătorie a navei *Lusitania*

ERIK LARSON

„Larson are talentul de a conferi nonficțiunii valențe dramatice pure..."
New York Times

KRONIKA



Erik Larson

Siajul morţii

Ultima călătorie a navei Lusitania

Traducere din limba engleză

Anca Simitopol

Editura LITERA

2016

Erik Larson
Dead Wake The Last Crossing of the Lusitania
Copyright © 2015

Traducere publicată prin înţelegere cu Doubleday, un imprint al The Knopf Doubleday Publishing Group, o divizie a Penguin Random House LLC
Editura Litera O.P. 53; C.P. 212, sector 4, Bucureşti, România
Tel: 021 319 6390; 031 425 1619; 0752 548 372
e-mail: comenzi@litera.ro
Ne puteţi vizita pe **www.litera.ro**
Siajul morţii Ultima călătorie a navei Lusitania
Erik Larson
Copyright © 2017 Grup Media Litera pentru versiunea în limba română
Toate drepturile rezervate
Editor: Vidraşcu şi fiii
Redactori: Mihnea Gafiţa, Georgiana Harghel
Corector: Georgiana Enache
Copertă: Flori Zahiu
Tehnoredactare şi prepress: Ana Vârtosu
ISBN ePUB: 978-606-33-1455-1
ISBN PDF: 978-606-33-1456-8
ISBN Print: 978-606-33-1206-9
Lectura digitală protejează mediul
Versiune digitală realizată de elefant.ro

Erik Larson (n. 1954) este autorul cărţilor In the Garden of Beasts, The Devil in the White City, Thunderstruck, Isaac’s Storm şi al altor lucrări de nonficţiune. A scris pentru numeroase reviste din Statele Unite şi a fost redactor la Wall Street Journal şi Time. El şi soţia sa îşi împart timpul între Seattle şi New York.

Pentru Chris, Kristen, Lauren şi Erin

(şi pentru Molly şi Ralphie, absenţi, dar nu uitaţi)

SUSPANS EXPLOZIV

(NOTĂ CĂTRE CITITORI)

Am început să citesc prima dată despre Lusitania dintr-un capriciu, urmându-mi strategia de a citi cu lăcomie şi la întâmplare în pauzele în care nu scriam la câte o carte. Ceea ce am aflat m-a fermecat şi îngrozit, deopotrivă. Aveam impresia că ştiam tot ce era de ştiut despre incident, dar, aşa cum se întâmplă adeseori când fac o cercetare în profunzime asupra unui subiect, am înţeles repede cât de mult mă înşelam. Înainte de toate, am descoperit că, îngropat printre detaliile nebuloase ale acestei afaceri în mod deliberat ambigue, în anumite

privinţe, se afla un lucru simplu şi satisfăcător: o poveste foarte bună.

Mă grăbesc să adaug, ca întotdeauna, că aceasta nu este o lucrare de ficţiune. Tot ce se află între ghilimele provine din nişte memorii, din scrisori, telegrame sau alte documente istorice. Scopul meu a fost să încerc să prezint numeroasele momente de suspans din viaţa reală şi, da, de romantism, care au marcat episodul Lusitania, într-un mod care să le permită cititorilor să-l trăiască aşa cum l-au trăit oamenii care au trecut prin el la vremea respectivă (deşi cititorii care se sperie uşor poate vor dori să sară peste detaliile unei anumite autopsii, care apare târziu în povestire).

Prin urmare, vă ofer acum saga Lusitaniei şi prezentarea multitudinii de forţe, mari şi chinuitor de mici, care s-au intersectat într-o zi încântătoare din mai 1915, provocând o tragedie de proporţii colosale, ale cărei caracter şi înţeles au rămas întunecate mult timp, în ceaţa istoriei.

Erik Larson

Seattle

Lămurire privitoare la ore: Pentru a evita derutarea mea

şi a cititorilor, am convenit ca ora de pe submarinele

germane să fie ora GMT. Astfel, o notă din jurnalul de

război al comandantului de submarin (Kapitänleutnant) Walther Schwieger, înregistrată la ora 15,

apare înregistrată la ora 14.

În ceea ce priveşte Marina britanică: Este important de reţinut că oficialitatea de cel mai înalt rang al Amiralităţii era „Primul Lord”, un fel de director-executiv; secundul lui era „Şeful Statului-Major al Forţelor Navale” – în esenţă, directorul-general administrativ, însărcinat cu operaţiunile navale de zi cu zi.

Căpitanii trebuie să reţină că, deşi se aşteaptă de la ei să depună toate eforturile pentru a asigura o călătorie rapidă, nu trebuie să-şi asume nici un risc ce s-ar putea solda cumva cu avarierea navelor. Ei vor ţine mereu seama de faptul că siguranţa vieţilor şi a bunurilor încredinţate lor este principiul dominant după care trebuie să se ghideze în conducerea navelor, şi nici un pretins câştig în ceea ce priveşte promptitudinea sau scurtarea timpului călătoriei nu trebuie să fie dobândit cu riscul accidentării.

„REGULI CARE TREBUIE RESPECTATE ÎN TIMPUL

SERVICIULUI ÎN CADRUL COMPANIEI”

COMPANIA DE NAVIGAŢIE CU VAPOARE

CU ABURI CUNARD LIMITED,

MARTIE 1913

Prima grijă este siguranţa submarinului.

AMIRAL REINHARD SCHEER,

Flota maritimă

a Germaniei în Războiul Mondial, 1919

O ŞTIRE DE LA CĂPITAN

În noaptea de 6 mai 1915, pe când nava lui se apropia de coasta Irlandei, căpitanul William Thomas Turner a părăsit puntea de comandă şi s-a îndreptat către salonul de la clasa întâi, unde pasagerii participau la un concert şi la un spectacol, ceva obişnuit pe navele companiei Cunard care traversau Atlanticul. Era o încăpere mare şi călduroasă, cu pereţi placaţi cu lambriuri din lemn de mahon şi având covoare colorate în verde şi galben pe jos, cu două şemineuri înalte de patru metri în pereţii din faţă şi din spate. De regulă, Turner evita astfel de evenimente la bordul vasului, deoarece îi displăceau obligaţiile sociale pe care le presupunea rangul de căpitan, dar această noapte nu era ca oricare alta, iar el avea de comunicat veşti.

Camera era deja încărcată de tensiune, în ciuda cântecelor, şi a pianului, şi a trucurilor magice stângace, iar aceasta a sporit şi mai mult când Turner a ieşit în faţă, la pauză. Prezenţa lui a avut efectul pervers de a confirma toate lucrurile de care se temuseră pasagerii încă de la plecarea lor de la New York, aşa cum sosirea unui preot are darul de a submina zâmbetul vesel al asistentei medicale.

Intenţia lui Turner era, însă, de a oferi siguranţă. Îl ajuta şi înfăţişarea. Având fizicul unui seif de bancă, era întruchiparea forţei tăcute. Avea ochi albaştri şi un zâmbet binevoitor şi blând, iar părul lui grizonant – la cei 58 de ani

– exprima înţelepciune şi experienţă, la fel ca şi simplul fapt că era căpitanul unei nave Cunard. În conformitate cu practica de rotaţie a căpitanilor de pe o navă pe alta a companiei Cunard, aceasta era cea de-a treia tură a lui în calitate de comandant al Lusitaniei, prima pe timp de război.

Turner şi-a anunţat acum publicul că a doua zi, vineri, 7 mai, vaporul avea să intre în apele din largul coastei sudice a Irlandei, care făceau parte dintr-o „zonă de război", desemnată astfel de Germania. În sine, acest lucru era departe de a fi o noutate. În dimineaţa plecării vaporului de la New York, apăruse un anunţ în paginile ziarelor newyorkeze. Publicat de Ambasada Germaniei la Washington, anunţul le amintea cititorilor de existenţa zonei de război şi avertiza că „navele care navighează sub pavilionul Marii Britanii, sau al oricăruia dintre aliaţii ei, sunt susceptibile de a fi distruse" şi că pasagerii care călătoreau pe asemenea vapoare „fac acest lucru pe propriul risc".[1] Deşi nu menţiona vreun vas anume, avertismentul fusese în mare măsură interpretat ca referindu-se la nava lui Turner, Lusitania, şi, într-adevăr, în cel puţin un ziar important, The New York World, el fusese poziţionat chiar lângă anunţul companiei Cunard referitor la vapor. De atunci, cam tot ce făcuseră pasagerii fusese „să se gândească la submarine, să viseze, să doarmă şi să mănânce cu submarinele în gând"[2], potrivit lui Oliver Bernard, un designer-scenograf care călătorea la clasa întâi.

Turner le-a dezvăluit apoi ascultătorilor că, mai devreme, în seara aceea, pe vas fusese primit un avertisment prin semnale radio, privitor la activitatea recentă a submarinelor în apele din largul coastelor irlandeze. El şi-a asigurat auditoriul că nu exista nici un motiv de alarmare.[3]

Dacă orice altă persoană ar fi dat acele asigurări, ele ar fi putut părea nişte paliative fără temei, însă Turner chiar credea ce spunea. Era sceptic faţă de ameninţarea reprezentată de submarinele germane, mai ales când era vorba de vaporul său, unul dintre marii „ogari" transatlantici, poreclă pe care o primiseră datorită vitezei pe care o puteau atinge. Superiorii săi de la Cunard îi împărtăşeau scepticismul. Directorul de la New York al companiei a dat un răspuns oficial avertismentului german: „Adevărul este că Lusitania e cea mai sigură navă de pe toate mările.[4] E prea rapidă pentru orice submarin. Nici un vas german de război n-o poate prinde sau măcar să se apropie de ea." Experienţa personală a căpitanului Turner venea ca o confirmare în acest sens: în două situaţii anterioare[5], când se aflase la comanda unui alt vapor, dăduse peste ceea ce crezuse că erau submarine şi scăpase cu succes de ele, ordonând ca nava să înainteze cu viteză maximă.

Nu le-a spus nimic pasagerilor săi despre aceste incidente. Le-a oferit, în schimb, o altfel de asigurare: la intrarea în zona de război, a doua zi, vaporul avea să se afle în deplină siguranţă, în grija Marinei Regale.

Le-a urat celor de faţă noapte bună şi s-a întors pe puntea de comandă. Spectacolul a continuat. Câţiva pasageri au dormit complet îmbrăcaţi în salonul de mese, de teamă să nu fie blocaţi sub punte, în cabinele lor, dacă ar fi avut loc, totuşi, un atac. Un pasager deosebit de neliniştit, un comerciant grec de covoare, şi-a pus o vestă de naufragiu şi s-a urcat într-o barcă de salvare, unde şi-a petrecut noaptea. Un alt pasager, un om de afaceri din New York, pe nume Isaac Lehmann, s-a simţit oarecum consolat de revolverul pe care-l purta la el mereu şi care avea să-i

aducă, prea devreme, o anumită măsură de faimă, dar şi de infamie.

Cu aproape toate luminile stinse şi toate jaluzelele şi draperiile trase, marele vas de linie înainta pe apele oceanului, uneori prin ceaţă, alteori pe sub o întreagă broderie de stele. Chiar şi pe întuneric, însă, la lumina lunii şi în ceaţă, vaporul se distingea clar. La ora unu după miezul nopţii, vineri, 7 mai, ofiţerii de cart ai unui vas care se îndrepta spre New York au reperat Lusitania şi au recunoscut-o imediat, chiar dacă trecea pe lângă ei la o distanţă de două mile marine[6]. „Se vedea silueta celor patru coşuri”, a spus după aceea căpitanul Thomas M. Taylor. „Era singura navă cu patru coşuri.”[7]

Inconfundabilă şi invulnerabilă, o aşezare omenească din oţel, plutitoare, Lusitania înainta prin noapte ca o umbră neagră uriaşă, profilându-se pe apă.[8]

---

[1] New York Times, 1 mai 1915. Un articol despre avertisment apare la p. 3, iar anunţul propriu-zis, la p. 19.

[2] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[3] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 172.

[4] Bailey şi Ryan, The Lusitania Disaster, p. 82.

[5] Bailey şi Ryan, The Lusitania Disaster, p. 65; Beesly, Room 40, p. 93; Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, pp. 50, 51.

[6] Mila marină, sau mila nautică, este unitatea de măsură a distanţelor pe apă, egală cu 1,1575 mile terestre şi 1,852 km. (n. trad.)

[7] Mărturia lui Thomas M. Taylor, Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York, p. 913.

[8] Lusitania avea o lungime de aproape 240 m, o lăţime de 26,5 m şi o înălţime, până la vârfurile antenelor, de puţin peste 50 m. A fost, la un moment dat, cel mai mare vas de pasageri din lume. (n. trad.)

I

„Maimuţoi afurisiţi”

LUSITANIA: BĂTRÂNUL MARINAR

Fumul de la vapoare şi aburii emanaţi de fluviu lăsau o pâclă care înceţoşa lumea şi făcea marele vas de linie să pară chiar şi mai mare, mai degrabă ca un povârniş care se înălţa dintr-o câmpie, decât produsul străduaniei umane. Coca navei era neagră; pescăruşii zburau pe lângă ea ca nişte fulgere albe, încântători acum, nefiind încă obiectele ororii, cum aveau să devină mai târziu pentru omul care stătea pe puntea de comandă a vaporului, la o înălţime de şapte etaje deasupra cheiului. Vasul a intrat cu prora înainte într-un bazin de staţionare la Cheiul 54, pe fluviul Hudson, de la capătul vestic al Străzii 14 din Manhattan, unul dintr-o serie de patru cheiuri administrate de

Compania de Vase cu Aburi Cunard, cu sediul la Liverpool, în Anglia. De pe cele două pasarele aflate în prelungirea punţii de comandă, „aripile” vaporului, căpitanul avea o vedere bună de-a lungul întregii carene a vasului, şi chiar aici avea să stea sâmbătă, 1 mai 1915, câteva zile de acum înainte, când vaporul urma să pornească într-o nouă traversare a Oceanului Atlantic.

În ciuda războiului din Europa, de acum intrat în a zecea lună – mai mult decât se aşteptase oricine să dureze –, vaporul avea toate locurile rezervate şi trebuia să transporte aproape 2 000 de oameni, sau „suflete”, dintre care 1 265 erau pasageri, inclusiv un număr neaşteptat de mare de copii şi bebeluşi.[9] Acesta era, potrivit ziarului New York Times, cel mai mare număr de călători care se îndreptau spre Europa, de la începutul anului, pe un singur vas.[10] Când era încărcat la capacitate maximă cu echipaj, pasageri, bagaje, marfă şi alimente, vaporul cântărea, sau deplasa, peste 44 000 de tone şi putea să atingă o viteză maximă de peste 25 de noduri[11] (adică aproximativ 48 de kilometri pe oră). Din cauza faptului că multe nave de pasageri fuseseră fie retrase din circulaţie, fie transformate în nave militare, Lusitania devenise cel mai rapid vas civil aflat în folosinţă. Numai distrugătoarele şi cele mai recente nave de luptă, alimentate cu motorină, ale Marii Britanii, cele din clasa Regina Elisabeta, se deplasau mai rapid. Că un vapor de asemenea dimensiuni putea să atingă o viteză atât de mare trecea drept unul dintre miracolele epocii moderne. În timpul unui voiaj de probă de la începuturi – o navigare în jurul Irlandei, din iulie 1907 –, un pasager care era originar din Rhode Island şi încerca să înţeleagă semnificaţia mai profundă a navei şi locul ei în noul secol, declarase pentru buletinul zilnic al companiei Cunard, publicat chiar la bordul navei:

„Lusitania este, în sine, o epitomă perfectă a tot ceea ce ştie, sau a descoperit, sau a inventat omul până în acest moment”[12].

Ziarul comunicase atunci că pasagerii îi dăduseră „un vot de blam”[13] companiei Cunard, „pentru două lipsuri flagrante ale navei: nu are la bord nici teren de vânat potârnichi, nici pădure cu căprioare”. Un alt pasager făcuse observaţia că, dacă s-ar fi dovedit vreodată necesară o nouă Arcă a lui Noe, el, unul, ar fi sărit peste partea cu construcţia vasului şi, pur şi simplu, ar fi închiriat Lusitania, „căci, după calculele mele, este loc aici pentru câte o pereche din toate animalele care mai există, şi tot mai rămâne”[14].

Buletinul îşi dedicase ultimul paragraf unui avertisment adresat Germaniei, prin care compania Cunard o punea în gardă, susţinând că tocmai se primiseră veşti pe vapor, prin semnale radio, că însuşi kaiser-ul Wilhelm le trimisese o telegramă constructorilor acestuia: „Livraţi-mi, vă rog, fără întârziere cel puţin o duzină de Lusitanii”[15].

De la bun început, vasul devenise obiectul afecţiunii şi al mândriei naţionale. Potrivit obiceiului său de a-şi boteza navele cu denumirile unor pământuri străvechi, compania Cunard alesese Lusitania, o provincie romană din Peninsula Iberică, aflată aproximativ pe teritoriul Portugaliei moderne. „Lusitanii erau războinici, aşa încât romanii i-au cucerit cu mare dificultate”, se spunea într-un memoriu din arhivele companiei, cu privire la numele viitorului vapor. „Trăiau în general din jafuri şi aveau maniere grosolane şi neşlefuite.”[16] În uzul curent, numele a fost prescurtat sub forma „Lucy”.

Lusitania, în schimb, nu avea nimic în ea grosolan sau neşlefuit. Când a părăsit portul Liverpool, în primul ei voiaj transatlantic, în 1907, în jur de 100 000 de spectatori s-au adunat în diverse locuri, de-a lungul râului Mersey (pronunţat Merzey), ca să privească, mulţi cântând „Rule, Britannia!”[17] şi fluturând batiste. Într-o scrisoare trimisă de la bord, pasagerul C.R. Minnitt i-a povestit soţiei sale cum urcase pe cea mai înaltă punte şi stătuse lângă unul dintre cele patru coşuri falnice ale navei, pentru a surprinde cel mai bine momentul: „Nici nu-ţi imaginezi cât de mare este, până nu ajungi tocmai în vârf, şi atunci te simţi de parcă ai fi pe catedrala din Lincoln”, spunea Minnitt. „Am străbătut zone de la clasa întâi şi mi-e de-a dreptul imposibil să-ţi descriu, atât este de frumos.”[18]

Frumuseţea denatura, însă, complexitatea vasului. De la început a necesitat multă atenţie. În prima sa iarnă, lemnăria din salon şi sala de mese de la clasa întâi, şi dintr-o serie întreagă de coridoare, a început să se contracte şi a trebuit refăcută. Vibraţiile excesive au forţat compania Cunard să retragă nava din circulaţie, ca să fie consolidată suplimentar. Mereu se strica sau nu funcţiona câte ceva. Un cuptor de pâine a explodat, rănind un membru al echipajului. A trebuit să fie răzuite şi curăţate cazanele de aburi. În timpul traversărilor de iarnă, ţevăria îngheţa şi se spărgea. Becurile de pe vapor se ardeau într-un ritm alarmant.[19] Şi asta nu era deloc o problemă minoră: Lusitania avea 6000 de lămpi.

Vaporul a rezistat, însă. Era şi rapid, şi confortabil, şi îndrăgit, iar, la sfârşitul lunii aprilie 1915, efectuase deja 201 de traversări ale Atlanticului.

Multe erau de făcut, rapid şi eficient, în vederea pregătirii navei pentru plecarea de sâmbătă, 1 mai, iar căpitanul William Thomas Turner excela în privinţa rapidităţii şi a eficienţei. În imperiul Cunard, nimeni nu se pricepea mai bine decât el să conducă nave mari. Când îi venise rândul să fie numit căpitanul vasului Aquitania al companiei Cunard, Turner dobândise o anume faimă în timpul unei sosiri la New York, făcând vaporul să acosteze şi apropiindu-l de pontonul său în numai 19 minute. Tot el deţinea recordul de voiaj „în circuit”, adică de călătorie dus-întors, pe care-l atinsese în decembrie 1910, când, în calitate de căpitan al vasului Mauritania, geamănul Lusitaniei, condusese nava la New York şi înapoi în doar 14 zile. Cunard îl răsplătise cu o Tavă de Argint. El considerase „foarte plăcut” acest lucru, dar şi surprinzător. „Nu m-am aşteptat să primesc o asemenea recunoaştere a rolului meu în această chestiune”, notase într-o scrisoare de mulţumire. „Toţi cei de la bord am încercat doar să ne facem datoria, ca în circumstanţe obişnuite.”[20]

Complex, detaliat şi dificil, procesul de pregătire a Lusitaniei necesita muncă fizică, destul de multă, lucru mascat de farmecul exterior al vaporului. Oricine se uita în sus de pe chei vedea numai frumuseţe, şi la o scară monumentală, în vreme ce, pe partea cealaltă a navei, oameni care se înnegriseră de sus până jos de praf azvârleau cărbunii cu lopata înăuntrul ei – 5 690 de tone în total – prin deschizăturile din cocă, numite „buzunare laterale”. Vasul ardea cărbuni tot timpul. Chiar şi amarat la chei, tot consuma 140 de tone pe zi, pentru a menţine cuptoarele încinse şi cazanele de aburi pregătite şi pentru a le furniza electricitate de la generatorul de bord lămpilor, ascensoarelor şi, foarte important, transmiţătorului Marconi, a cărui antenă se întindea între cele două

catarge. Când se afla în plină cursă, Lusitania consuma, nesătulă, cantităţi enorme de cărbuni. Cei 300 de mecanici, încărcători de cărbuni şi fochişti, care lucrau în ture de câte 100 de oameni, azvârleau câte 1 000 de tone pe zi în cele 192 de cuptoare ale navei pentru a-i încălzi cele 25 de cazane de aburi şi pentru a genera îndeajuns de mult abur supraîncălzit care să pună în mişcare turbinele imense ale motoarelor.[21] Aceşti oameni erau numiţi „echipajul negru”, o referinţă nu la rasa lor, ci la praful de cărbune care-i acoperea din cap până-n picioare. Cazanele de aburi ocupau puntea inferioară a navei şi erau gigantice, ca nişte locomotive fără roţi, fiecare având şase metri şi jumătate lungime şi cinci metri în diametru. Era nevoie să fie urmărite cu atenţie sporită în orice moment, fiindcă, atunci când ajungeau la presiune maximă, fiecare stoca îndeajuns de multă energie explozivă, încât să rupă în două o navă mică. Cu 50 de ani mai înainte, nişte cazane de aburi explodaseră, provocând cel mai mare dezastru nautic american din toate timpurile – distrugerea vasului cu aburi Sultana de pe fluviul Mississippi, care costase 1 800 de vieţi omeneşti.

Indiferent de ce măsuri lua echipajul, praful de cărbune migra peste tot, pe sub uşile cabinelor, prin găurile de cheie, pe scările de tambuchi, obligând însoţitorii de bord să străbată nava cu cârpe de praf, ca să cureţe balustradele, clanţele uşilor, mesele, scaunele de pe punte, farfuriile, tigăile şi orice altă suprafaţă pe care s-ar fi putut aşeza funinginea căzută. Praful ridica el însuşi probleme. În anumite concentraţii, era foarte exploziv şi sporea posibilitatea unui dezastru în cocă. Compania Cunard le interzicea membrilor echipajului să-şi aducă propriile chibrituri la bord şi le dădea, în schimb, chibrituri de siguranţă, care se aprindeau numai când erau frecate

de o suprafaţă tratată chimic în exteriorul cutiei.[22] Căpitanul Turner trebuia să fie informat dacă era prins cineva că aducea la bord alte chibrituri.

Nava era construită pentru a fi rapidă. Fusese concepută din orgoliu şi anxietate, într-un moment – 1903 – în care Marea Britanie se temea că era pe punctul de a pierde cursa pentru dominaţie în industria navelor de pasageri. În America, J.P. Morgan cumpăra companii de navigaţie, în speranţa creării unui monopol; în Europa, Germania reuşise construirea celor mai rapide vase oceanice de linie din lume şi, astfel, să câştige trofeul Blue Riband („Funda albastră”), acordat vasului de linie care traversa în cel mai scurt timp Atlanticul. Până în 1903, navele germane primiseră trofeul şase ani la rând, spre nesfârşita umilire a Marii Britanii. Fiind în joc, deopotrivă, onoarea imperiului şi viitorul companiei Cunard, guvernul britanic şi compania au încheiat o înţelegere unică. Amiralitatea urma să împrumute companiei Cunard până la 2,4 milioane de lire sterline, adică aproape două miliarde în dolarii de astăzi, la o rată a dobânzii de numai 2,75%, ca să construiască două vase de linie gigantice – Lusitania şi Mauritania. În schimb, însă, compania Cunard trebuia să facă anumite concesii.

Înainte de toate, Amiralitatea i-a cerut ca Lusitania să poată menţine o viteză medie, în timpul traversării Atlanticului, de cel puţin 24,5 noduri. În timpul probelor de început, ea a depăşit 26 de noduri. Mai erau şi alte condiţii, mai problematice. Amiralitatea mai cerea ca navele să fie astfel construite, încât, în eventualitatea unui război, să poată fi rapid echipate cu artilerie navală şi redate în folosinţă în calitate de „crucişătoare armate auxiliare”. Ba chiar a mers până într-acolo, încât le-a cerut constructorilor Lusitaniei să monteze suporturi, sau inele de „ancorare”, în punţile navei, care să poată susţine o

duzină de tunuri de calibru mare. Mai mult, coca Lusitaniei trebuia concepută în conformitate cu cerinţele tehnice specifice unei nave de luptă, care impuneau folosirea unor buncăre „longitudinale” pentru cărbuni – practic, nişte tuneluri construite de-a lungul ambelor laturi ale navei, pentru stocarea cărbunelui şi grăbirea procesului prin care acesta era distribuit în camerele cazanelor. La acea vreme, când avea loc un război naval pe linia de plutire sau deasupra ei, o asemenea structură era considerată un plan inteligent de navă de război. Pentru constructorii navali, cărbunele era o formă de blindaj, iar buncărele longitudinale erau concepute să ofere un nivel suplimentar de protecţie. După un jurnal de inginerie navală din 1907, cărbunii din acele buncăre ar fi limitat adâncimea până la care obuzele inamice puteau penetra coca şi, astfel, ar fi „contracarat, pe cât posibil, efectul focului inamic de la nivelul apei”[23].

Când a început războiul, Amiralitatea, exercitându-şi drepturile garantate prin înţelegerea cu compania Cunard, a intrat în posesia Lusitaniei, dar a constatat curând că vaporul n-ar fi fost eficient în postura de crucişător, deoarece ritmul în care consuma cărbuni îl făcea prea costisitor de administrat în condiţii de luptă. Amiralitatea şi-a păstrat, însă, controlul asupra Mauritaniei, urmând s-o transforme într-o navă destinată deplasării de trupe, un rol pentru care mărimea şi viteza ei erau potrivite, în schimb a restituit Lusitania companiei Cunard, pentru serviciul comercial. Tunurile n-au mai fost instalate, şi numai pasagerul cel mai perspicace ar fi remarcat inelele de suport încorporate în punte.[24]

Lusitania a rămas un vas de pasageri, având, însă, coca unei nave de război.

Un maniac în privinţa detaliilor şi a disciplinei, căpitanul Turner se caracteriza „un marinar de modă veche”. Se născuse în 1856, în vremea navigaţiei cu pânze şi a imperiului. Tatăl lui fusese căpitan de vas, dar sperase ca fiul să aleagă o altă cale şi să intre în rândurile clerului. Turner refuzase să devină, cum spunea el, „popă militar”[25] şi, la vârsta de opt ani, reuşise cumva să obţină permisiunea părinţilor lui de a merge pe mare. Căutase aventura şi o găsise din plin. Lucrase întâi ca băiat de cabină pe un velier, Grasmere, care naufragiase în apele Irlandei de Nord, într-o noapte senină, cu lună. Turner înotase până la mal. Toţi ceilalţi membri ai echipajului şi toţi pasagerii aflaţi la bord fuseseră salvaţi, deşi un copil murise de bronşită. „Dac-ar fi fost furtună” – scrisese un pasager –, „cred că nici un suflet n-ar fi fost salvat.”[26]

Turner se mutase de pe un vas pe altul şi, la un moment dat, navigase chiar sub comanda tatălui său, la bordul unui vas cu vele pătrate. „Eram cel mai rapid la căţărat, de pe orice velier”, spunea Turner.[27] Aventurile lui continuaseră. Pe când era ofiţer secund pe un cliper, Thunderbolt, un val îl aruncase în mare. El tocmai pescuia. Un coleg din echipaj îl văzuse căzând şi-i aruncase un colac de salvare, dar el tot plutise mai bine de o oră printre numeroşii rechini care-i dădeau târcoale, până când vasul revenise la locul unde se afla. Se angajase la compania Cunard pe 4 octombrie 1877, cu un salariu de cinci lire sterline pe lună, iar, două săptămâni mai târziu, era ofiţer de rangul trei pe vasul Cherbourg, primul său vas cu aburi. Se dovedise din nou a fi un marinar de un curaj şi de o agilitate neobişnuite. Odată, pe o ceaţă deasă, în timp ce părăsea portul Liverpool, Cherbourg lovise un vas de pescuit de mici dimensiuni, care începuse să se scufunde. Patru membri ai echipajului şi un pilot se

înecaseră. Cherbourg trimisese o echipă de salvare, din care făcuse parte şi Turner, care trăsese el însuşi un membru al echipajului şi un băiat din velatură.

Turner fusese apoi ofiţer de rangul trei pe alte două nave Cunard, însă demisionase la 28 iunie 1880, după ce aflase că nimeni nu era promovat la rangul de căpitan, decât dacă fusese deja comandant de navă, înainte de a se alătura companiei. Turner îşi luase atestările, obţinuse brevetul de căpitan de cursă lungă şi devenise comandant pe un cliper, iar, pe parcurs, i se ivise o altă ocazie de a-şi demonstra curajul. În feburarie 1883, un băiat de 14 ani căzuse de pe un doc din portul Liverpool într-o apă care era atât de rece, încât ar fi putut ucide un om în câteva minute. Turner era un înotător vânjos, într-o vreme în care majoritatea marinarilor încă mai aveau convingerea că n-avea nici un rost să ştii să înoţi, de vreme ce asta n-ar fi făcut decât să-ţi prelungească suferinţa. Turner sărise în apă şi salvase băiatul. Societatea de Naufragii şi Salvări din Liverpool îi acordase o medalie de argint pentru eroism. În acelaşi an, se întorsese la Cunard şi se căsătorise cu o verişoară, Alice Hitching. Li se născuseră doi fii: cel dintâi, Percy, în 1885, şi Norman – opt ani mai târziu.

Chiar şi acum, în calitate de căpitan de vas cu atestat, avansarea lui Turner în cadrul companiei Cunard luase ceva timp. Întârzierea îl frustrase foarte tare, potrivit vechiului şi celui mai bun prieten al său, George Ball, care adăugase că „niciodată, în nici un moment, devotamentul său faţă de îndatoriri nu slăbise, nici fidelitatea pe care o avusese întotdeauna faţă de nava şi de căpitanul său nu oscilase”[28]. În următoarele două decenii, Turner avansase de la poziţia de ofiţer de rangul trei la poziţia de ofiţer-şef, trecând prin 18 poziţii diferite, până pe 19 martie 1903,

când cei de la Cunard îi oferiseră propria comandă. Turner devenise căpitan pe un mic vas cu aburi, Aleppo, care aproviziona porturile mediteraneene.

Viaţa lui de familie nu mersese la fel de bine. Soţia îl părăsise, luase băieţii şi se mutase în Australia. Surorile lui Turner angajaseră o tânără, Mabel Every, să aibă grijă de el. Domnişoara Every şi Turner locuiau aproape unul de altul, într-o suburbie a oraşului Liverpool, numită Great Crosby. La început, ea îi fusese menajeră, însă, cu timpul, îi devenise mai degrabă o bună prietenă. Văzuse o latură a lui Turner pe care ofiţerii şi echipajul nu i-o cunoşteau. Îi plăcea să-şi fumeze pipa şi să spună poveşti. Iubea câinii şi pisicile şi era fascinat de albine. Îi plăcea să râdă. „Pe nave, era un partizan al disciplinei stricte” – scria domnişoara Every –, „dar acasă era un om vesel, foarte bun şi afectuos cu copiii şi animalele.”[29]

În ciuda necazului care-i umbrise viaţa personală, cariera lui luase avânt. După ce doi ani fusese comandantul vasului Aleppo, ajunsese la comanda Carpathiei, cea care, mai târziu, în aprilie 1912, sub comanda unui alt căpitan, avea să devină renumită pentru salvarea supravieţuitorilor Titanicului. Urmaseră Ivernia, Caronia şi Umbria. Avansarea lui Turner fusese cu atât mai remarcabilă, cu cât îi lipseau şarmul şi rafinamentul pe care compania Cunard le pretindea comandanţilor săi. Căpitanul unei nave Cunard trebuia să fie cu mult mai mult decât un simplu navigator. Strălucitor în uniforma şi cu chipiul său, el trebuia să emane siguranţă, competenţă şi solemnitate. Dar căpitanul avea, de asemenea, un rol mai greu definibil. Era trei sferturi marinar şi un sfert conducător de club. Trebuia să fie ghid voluntar pentru pasagerii de la clasa întâi dornici să afle mai multe despre misterele

navei; trebuia să prezideze cinele oferite pasagerilor distinşi; trebuia să se plimbe pe vas şi să le facă pasagerilor conversaţie despre vreme, despre motivele pentru care traversau Atlanticul, despre cărţile pe care le citeau.

Turner ar fi preferat să facă baie în santină. Potrivit lui Mabel Every, el descria pasagerii ca fiind „o mulţime de maimuţoi afurisiţi, care pălăvrăgesc întruna”[30]. Mai degrabă ar fi cinat în cabina lui, decât să-şi desfăşoare curtea la masa căpitanului din sala de mese de la clasa întâi. Vorbea puţin, şi atunci cu o parcimonie care putea scoate pe cineva din sărite; avea şi tendinţa de a vorbi fără ocolişuri. Într-o călătorie, pe când comanda Carpathia, intrase în conflict cu doi preoţi care simţiseră nevoia să scrie companiei Cunard, „plângându-se de anumite remarci” pe care le făcuse Turner, când ei ceruseră permisiunea de a ţine o slujbă romano-catolică pentru pasagerii de la clasa a treia. Ce le spusese Turner mai exact, nu se poate şti, însă remarcile sale fuseseră suficiente pentru a-i determina pe cei de la Cunard să ceară un raport oficial şi să transforme incidentul în subiect de dezbatere la o întrunire a consiliului director al companiei.[31]

La începutul unei alte călătorii, când era comandantul vasului Mauritania, o femeie care călătorea la clasa întâi îi spusese lui Turner că voia să stea pe puntea de comandă, câtă vreme vaporul înainta pe râul Mersey în jos, către mare. Turner îi explicase că acest lucru ar fi fost imposibil, regulile companiei Cunard interzicând cu desăvârşire oricui, cu excepţia ofiţerilor şi a membrilor echipajului care trebuiau neapărat să fie acolo, să stea pe puntea de comandă în „ape mici”.

Ea îl întrebase ce ar fi făcut el, dacă se întâmpla ca o doamnă să insiste?

Turner îi răspunsese: „Cucoană, dumneata crezi că aceea ar fi o doamnă?”[32]

Povara socializării îi fusese uşurată lui Turner în 1913, când compania Cunard, recunoscând complexitatea postului de comandă al Lusitaniei şi Mauritaniei, crease un post nou de ofiţer pentru ambele vase, acela de „căpitan secund” – al doilea la comanda navei. Nu doar că acest lucru îi permisese lui Turner să se concentreze pe navigaţie, dar şi eliminase, în mare măsură, obligaţia lui de a fi şarmant. Începând cu luna mai 1915, căpitan secund pe Lusitania fusese numit James „Jock” Anderson, pe care Turner îl descria ca fiind un om „mai sociabil”[33].

Echipajul îl respecta pe Turner şi, în mare parte, îl plăcea. „Cred că vorbesc în numele întregului echipaj, dacă spun că aveam cu toţii cea mai mare încredere în căpitanul Turner”, spunea unul dintre chelnerii de pe navă. „Era un comandant bun şi conştiincios.”[34] Dar un ofiţer, Albert Arthur Bestic, observa că Turner era popular „până la un punct”. Bestic puncta că Turner încă mai părea să fie cu un picior pe puntea unui velier, aşa cum devenea evident în momentele de criză.

Într-o seară, în timp ce Bestic şi alţi membri ai echipajului terminaseră schimbul şi jucau bridge, apăruse în uşă maistrul-timonier al vasului, ducând în mână un nod care se numea „capul turcului”. Acesta era un nod răsucit de patru ori, cel mai complicat dintre toate.

„Complimente din partea căpitanului”, zisese maistrul-timonier. „Zice că vrea să i se mai facă unul dintr-ăsta.”[35]

Jocul de bridge se oprise, îşi amintea Bestic, „iar noi ne-am petrecut ce mai rămăsese din ultimul cart – serviciul de pază de la ora 18:00 până la ora 20:00 – încercând să ne amintim cum se făcea nodul”. Nu fusese deloc uşor. Nodul era folosit, de obicei, pentru decoraţiuni, şi nici unul dintre acei marinari nu mai legase de mult unul asemănător. Bestic scria: „Aşa înţelegea Turner umorul”.

Sub comanda lui Turner, Lusitania depăşise toate recordurile de viteză, spre exasperarea Germaniei. Într-o călătorie din 1909, de la Liverpool la New York, vasul parcursese distanţa de la Daunt Rock, din largul coastelor Irlandei, până la Canalul Ambrose din New York în patru zile, 11 ore şi 42 de minute, cu o viteză medie de 25,85 de noduri. Până atunci, o asemenea viteză păruse ceva imposibil. Când vaporul trecuse prin faţa farului plutitor Nantucket, viteza înregistrată fusese de 26 de noduri!

Turner pusese viteza pe seama noilor elice, instalate în luna iulie a anului precedent, şi a îndemânării inginerilor şi fochiştilor săi. Îi spusese unui reporter că vasul ar fi ajuns încă şi mai repede, numai că avusese parte de vreme rea, de o mare potrivnică la începutul voiajului şi de o furtună care izbucnise către sfârşit. Reporterul observase că Turner arăta „bronzat” de soare.

Până în mai 1915, Turner ajunsese cel mai experimentat căpitan de la Cunard – comodorul companiei. Se confruntase cu tot felul de crize la bord, inclusiv cu avarii mecanice, incendii, cuptoare crăpate, salvări în larg şi condiţii meteorologice extreme. Se spunea despre el că era neînfricat. Un marinar de la bordul Lusitaniei, Thomas Mahoney, îl numise „unul dintre cei mai curajoşi căpitani sub a cărui comandă am navigat”[36].

Turner fusese cel care trăise ceea ce se putea foarte bine să fi fost cea mai înfricoşătoare ameninţare la siguranţa Lusitaniei, în timpul unui voiaj către New York din ianuarie 1910, când avusese de-a face cu un fenomen cu care nu se mai confruntase niciodată în jumătatea lui de secol petrecută pe mare.

Nu mult după ce părăsise portul Liverpool, vasul trecuse printr-o furtună cu vânt frontal puternic şi valuri mari, care-l obligase pe Turner să reducă viteza la 14 noduri. În sine, vremea nu reprezenta o provocare deosebită. Văzuse el, Turner, lucruri şi mai rele, iar nava se purta plină de graţie pe marea învolburată. Aşa se face că luni seara, pe 11 ianuarie, la ora 18:00, la scurt timp după ce lăsaseră în urmă coastele Irlandei, Turner coborâse cu o punte mai jos, în cabina lui, ca să ia cina. Îşi lăsase ofiţerul secund la comanda vasului.

„Valul” – spusese el apoi – „a venit cu totul surprinzător.”[37]

Nu orice fel de val, ci un val „acumulat”, care avea să fie denumit mai târziu val distrugător, format când valurile se adună unul peste altul şi alcătuiesc o singură palisadă de apă.

Lusitania tocmai se ridicase pe un val mai mic şi cobora în adâncitura din urma lui, când apa dinainte i se ridicase în faţă ca un perete atât de înalt, încât îi blocase timonierului vederea liniei orizontului. Vaporul trecuse prin val. Apa îi ajunsese până deasupra timoneriei, la 24 de metri peste linia de plutire.

Valul izbise partea din faţă a punţii de comandă ca un uriaş baros şi înfundase plăcile din oţel către interior. Obloanele din lemn se făcuseră ţăndări. O ţepuşă ruptă

dintr-o bârnă de tec străpunsese un birou de lemn până la o adâncime de cinci centimetri. Apa umpluse puntea de comandă şi timoneria, şi azvârlise timona, cu tot cu timonier. Vasul începuse să se „abată”, astfel încât prora lui nu mai era perpendiculară pe valurile care veneau, o situaţie periculoasă pe vreme rea. Luminile de pe puntea de comandă şi din vârful catargului de deasupra ei se scurtcircuitaseră şi se stinseseră. Ofiţerii şi timonierul se chinuiau să se ţină pe picioare, în apa care le ajungea până la talie. Ataşaseră din nou timona şi corectaseră direcţia de deplasare a navei. Sub impactul valului, se spărseseră uşi, se încovoiaseră pereţii etanşi de compartimentare internă şi fuseseră distruse două bărci de salvare. Printr-un noroc chior, nimeni nu fusese grav rănit.

Turner venise în goană pe puntea de comandă şi găsise apă şi haos, dar, odată ce se asigurase că nava rezistase asaltului fără avarii catastrofale şi că nici un pasager nu fusese rănit, o adăugase şi pe aceasta, pur şi simplu, pe lista cea lungă a experienţelor sale pe mare.

Ceaţa era unul dintre puţinele fenomene care-l îngrijorau. Apariţia ei nu putea fi prevăzută cu nici un chip şi, odată ce ajungeai în ceaţă, nu puteai şti sub nici o formă dacă vreo altă navă se afla în faţa ta la 30 de mile marine sau doar la câţiva metri. Manualul companiei Cunard, Reguli care trebuie respectate în timpul serviciului, în cadrul companiei, îi cerea căpitanului, atunci când se confrunta cu ceaţa, să posteze marinari de cart suplimentari, să reducă viteza şi să pornească semnalul sonor de ceaţă.[38] Restul ţinea de noroc şi de o navigaţie atentă. Căpitanul trebuia să-şi cunoască poziţia în orice moment, cu cea mai mare precizie posibilă, întrucât ceaţa putea să se lase rapid. Acum cerul era senin, iar, în clipa următoare, nu se

mai vedea nimic. Pericolele ceţii deveniseră grotesc de evidente cu un an în urmă, tot în luna mai, când vasul Empress of Ireland, al companiei Canadian Pacific, fusese lovit de un cărbunar – un cargou care transporta cărbuni – într-un banc de ceaţă de pe fluviul Saint Lawrence. Împărăteasa se scufundase în 14 minute, provocând pierderi de 1 012 vieţi omeneşti.[39]

Turner cunoştea importanţa preciziei în navigaţie şi era considerat, în această privinţă, deosebit de bun, extrem de atent, mai ales în apele mici din apropierea unui port.

În acea sâmbătă dimineaţă, pe 1 mai, Turner a făcut o inspecţie detaliată a navei, însoţit de comisarul său de bord şi de intendentul-şef. Era necesar ca toate pregătirile pentru călătorie să fi fost încheiate până atunci, camerele să fie curate, paturile făcute, ca toate proviziile – gin, whisky, ţigări, mazăre, carne de oaie, carne de vită, şuncă – să fi fost încărcate, ca toată marfa să fie la locul ei şi ca rezerva de apă dulce, potabilă, a vasului să fi fost verificată, dacă era proaspătă şi limpede. O atenţie specială trebuia mereu acordată closetelor şi santinelor, precum şi menţinerii unui nivel adecvat de ventilaţie, în caz contrar, nava începând să miroasă urât. Scopul, în limbajul oficial al companiei Cunard, era de „a menţine vasul agreabil”[40].

Totul trebuia făcut astfel încât nici un pasager, indiferent dacă era de la clasa întâi sau a treia, să nu vadă natura şi proporţiile muncii epuizante din timpul săptămânii. Nevoile pasagerilor erau de maximă importanţă, aşa cum preciza clar manualul companiei Cunard: „Pasagerii trebuie trataţi cu cea mai mare politeţe şi atenţie în orice moment, pe toată perioada în care se găsesc la bordul unei nave a

companiei, şi căpitanului, în primul rând, îi revine datoria de a se asigura că această reglementare este respectată de ofiţeri şi de toţi ceilalţi aflaţi sub comanda lui”[41]. Într-o călătorie precedentă, respectiva datorie inclusese şi permisiunea ca doi vânători de animale mari, domnul şi doamna D. Saunderson, din comitatul irlandez Cavan, să aducă la bordul vasului doi pui de leu în vârstă de patru luni, pe care-i prinseseră în Africa de Est britanică şi pe care plănuiau să-i doneze Grădinii Zoologice din Bronx. Fiica de doi ani a cuplului, Lydia, se juca pe punte cu puii de leu, „spre marele amuzament al celorlalţi pasageri”[42], potrivit ziarului New York Times. Doamna Saunderson atrăsese ea însăşi multă atenţie. Omorâse un elefant. „Nu, nu mi-a fost frică”, le spusese ea celor de la ziarul Times. „Cred că nu mi-e niciodată frică.”

Plângerile trebuiau luate în serios, şi plângeri existau de fiecare dată. Pasagerii bombăneau că mâncarea de la bucătărie le ajungea rece la mese. Problema fusese cel puţin parţial rezolvată, schimbând traseul pe care trebuia să-l parcurgă ospătarii. Maşinile de scris din camera de dactilografiere erau prea gălăgioase şi-i deranjau pe ocupanţii cabinelor alăturate. Programul de dactilografiere fusese scurtat. Ventilaţia din unele cabine nu era nicidecum ideală, o defecţiune încăpăţânată, care-i determina pe pasageri să-şi deschidă hublourile. De asemenea, era o problemă la nivelul superior al sălii de mese de la clasa întâi. Ferestrele de acolo dădeau spre o punte de promenadă folosită de pasagerii de la clasa a treia, care căpătaseră obiceiul enervant de a se uita pe ferestre la mesenii eleganţi dinăuntru. Şi, de fiecare dată, erau acei pasageri care se urcau la bord cu prejudecăţi morale faţă de epoca modernă. Într-o călătorie din 1910, un pasager de la clasa a doua se plânsese că punţile

vaporului „n-ar trebui transformate într-o piaţă pentru vânzarea de şaluri irlandeze şi aşa mai departe” şi, de asemenea, că „jocul de cărţi pe bani nu se mai termină în fumoarele vaselor cu aburi ale companiei”.[43]

Prioritatea numărul unu a companiei Cunard, însă, era să protejeze viaţa pasagerilor. Compania deţinea un remarcabil record de siguranţă: nici măcar un pasager nu-i murise în urma scufundării, a coliziunii, a gheţii, a vremii, a incendiului sau a oricărei alte circumstanţe în care s-ar fi putut da vina pe căpitan sau pe companie, deşi, bineînţeles, morţi datorate unor cauze naturale surveneau în mod regulat, mai ales în rândurile pasagerilor în vârstă. Nava era în pas cu ultima modă în privinţa echipamentelor de siguranţă. În urma epidemiei de „febră a navelor”, care măturase industria navală după dezastrul Titanicului[44], pe Lusitania erau bărci de salvare mai mult decât suficiente pentru pasageri şi echipaj. De asemenea, vasul fusese de curând echipat cu cele mai moderne veste de salvare, fabricate de compania Boddy Lifesaving Appliances. Spre deosebire de vestele mai vechi, făcute din bucăţi de plută acoperite cu ţesătură, acestea chiar semănau cu nişte veste de salvare. Un pasager spusese: „Când eşti îmbrăcat cu ea, te simţi şi arăţi ca un jucător de fotbal, blindat mai ales în jurul umerilor”[45]. Noile veste Boddy fuseseră puse în cabinele de clasele întâi şi a doua; pasagerii de la clasa a treia şi echipajul urmau să folosească vechiul tip de veste.

Nimic din ceea ce ţinea de siguranţă nu scăpase atenţiei celor din conducerea companiei Cunard. În timpul unei traversări, când Lusitania înainta prin ape învolburate, membrii echipajului descoperiseră că o zonă de la clasa a treia era „plină de apă”. De vină era un singur hublou lăsat deschis. Incidentul scosese în evidenţă pericolele

reprezentate de hublouri pe vreme rea. Conducerea votase ca însoţitorii de bord responsabili de acea zonă a navei să fie mustraţi.

Cu tot respectul acordat căpitanului Turner de compania Cunard şi de ofiţerii şi echipajul de sub comanda sa, nici măcar el nu avea un dosar impecabil. În iulie 1905, la patru luni după ce preluase comanda Iverniei, nava intrase în coliziune cu o alta, Carlingford Lough. O investigaţie a companiei Cunard îl găsise vinovat pe Turner, pentru că navigase cu viteză prea mare în ceaţă. Directorii companiei deciseseră, potrivit minutelor consiliului de conducere, că el trebuia să fie „mustrat cu severitate”[46]. După alţi trei ani, un vas aflat sub comanda sa, Caronia, „dăduse cu fundul de pământ” în Canalul Ambrose din New York, eveniment care îi adusese o altă mustrare: „Caronia n-ar fi trebuit să părăsească docul în timpul refluxului”.

Iarna 1914–1915 fusese deosebit de grea pentru Turner. Una dintre navele lui, Transylvania, proaspăt lansată, prinsese o rafală de vânt, în timp ce ieşea din docul de la Liverpool, şi se proptise de un vas de linie al companiei White Star, provocându-i avarii minore. Într-un al doilea incident din aceeaşi iarnă, vasul se ciocnise de un alt vas de linie de mari dimensiuni, Teutonic, iar, într-un al treilea, fusese lovit de un remorcher.

Dar asemenea lucruri li se întâmplau tuturor căpitanilor. Încrederea companiei Cunard în căpitanul Turner era clar dovedită de faptul că el primea în mod repetat comanda celor mai noi şi mai mari vase de linie ale companiei şi fusese numit comandant al Lusitaniei în trei ocazii diferite.

Războiul făcuse ca problema siguranţei pasagerilor să devină şi mai presantă. Pentru cel care-i precedase lui Turner, căpitanul Daniel Dow, aceasta fusese o povară prea mare. Într-un voiaj din luna martie către Liverpool, Dow condusese Lusitania pe nişte ape în care tocmai se scufundaseră două cargoboturi. Ulterior, îi înştiinţase pe superiorii săi de la Cunard că nu mai putea să accepte responsabilitatea de a comanda o navă de pasageri în astfel de condiţii, mai ales dacă nava transporta muniţii destinate armatei Marii Britanii. Practica de a transporta o astfel de încărcătură devenise obişnuinţă şi făcuse ca orice navă care o transporta să fie o ţintă atacabilă în mod legitim. Nu era vorba de laşitate în decizia lui Dow. Ceea ce-l îngrijora nu era pericolul pentru el însuşi, ci, mai degrabă, faptul că trebuia să-şi facă el griji pentru vieţile a 2 000 de pasageri civili şi de membri ai echipajului. Nu-l mai ţineau nervii. Compania Cunard hotărâse că era „obosit şi realmente bolnav” şi-l eliberase din postul de comandă.[47]

---

[9] „General Analysis of Passengers and Crew”, RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor şi Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside (RMS, iniţialele cuvintelor Royal Mail Ship, este indicativul atribuit vaselor de linie britanice, care transportă Poşta Regală – n. trad.).

[10] The New York Times, 2 mai 1915.

[11] Nod, unitate de măsură pentru viteza de deplasare pe apă (şi în aer), la parcurgerea unei distanţe de o milă marină pe oră. (n. trad.)

[12] Cunard Daily Bulletin, 19 iulie 1907, Merseyside.

[13] Cunard Daily Bulletin, 19 iulie 1907, Merseyside.

[14] Cunard Daily Bulletin, 19 iulie 1907, Merseyside.

[15] Cunard Daily Bulletin, 19 iulie 1907, Merseyside.

[16] Lusitania, D42/S9/5/1, Arhivele companiei Cunard.

[17] Titlul acestui cântec (textual: „Stăpâneşte, Britannia!”) este adeseori scris şi spus în mod incorect, ca şi cum ar fi o declaraţie. Însă el se vrea un îndemn, cum ar fi: „Hai Anglia!”. [Cântecul patriotic provine din anii 1740 şi a fost compus de Thomas Arne (1710–1778) pe versurile poemului cu acelaşi titlu de James Thomson (1700–1748), fiind cântat mai ales de forţele navale britanice. – n. trad.]

[18] Scrisoare a lui C.R. Minnitt către doamna E.M. Poole, 9 iulie 1907 (DX/2284, Merseyside).

[19] Proces-verbal, Consiliul director al companiei Cunard, 10 iulie 1912 (D42/B4/38, Arhivele companiei Cunard); Fox, Transatlantic, p. 404.

[20] Scrisoare a lui W. Dranfield către W.T. Turner, 20 ianuarie 1911 (D42/C1/2/44, Arhivele companiei Cunard); Scrisoare a lui W.T. Turner către Alfred A. Booth, 6 februarie 1911 (D42/C1/2/44, Arhivele companiei Cunard).

[21] Bisset, Commodore, p. 32.

[22] Compania a desemnat marca „Lucifer” ca fiind chibriturile a căror utilizare era îngăduită pe navele sale, cu toate că, de fapt, acea denumire trimitea la un precursor timpuriu, în mod clar primejdios, care, doar cu o

mică scânteie, putea să arunce totul în aer. [Este vorba de chibriturile marca „Lucifer”, patentate şi distribuite în anii 1830 în Marea Britanie, care se puteau aprinde cu flacără explozivă. Totuşi, denumirea nu avea nimic de-a face cu diavolul, ci se referea la sensul cuvântului latin lucifer, „purtător de lumină”. – n. trad.]

[23] „Vasul de linie Lusitania al companiei Cunard”, p. 941.

[24] În mod straniu, decenii întregi, acesta a rămas un subiect de controversă, alimentată de relatări venite din partea a cel puţin un scafandru, care pretindea că văzuse ţeava unui tun naval ieşind în afară din epava Lusitaniei. Însă nici un pasager nu a menţionat vreodată că văzuse vreo armă la bord, iar un film cu plecarea navei arată clar că nici o armă nu fusese instalată. De asemenea, o verificare efectuată de biroul vamal din New York nu a găsit nici o dovadă că s-ar fi aflat armament la bord.

[25] Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania p. 42.

[26] Cf. Hobart Mercury, 8 martie 1864.

[27] Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, p. 42.

[28] Scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[29] Scrisoare a lui Mabel Every către Adolf Hoehling, 4 mai 1955 (arhiva personală Hoehling).

[30] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 108; de asemenea „William Thomas Turner”, în Lusitania Online, la adresa: http://www.lusitania.net/turner .htm.

[31] Raportul Căpitanului, 15 octombrie 1904, în Proces-verbal, Comitetul Executiv al companiei Cunard, 20 octombrie 1904 (D42/B4/22, Merseyside).

[32] Scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[33] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 108.

[34] Scrisoare a lui R. Barnes (dictată lui K. Simpson) către Mary Hoehling, 14 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[35] Albert Bestic către Adolf Hoehling, 10 iunie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[36] Scrisoare a lui Thomas Mahoney către Adolf Hoehling, 14 mai 1955 (arhiva personală Hoehling).

[37] The New York Times, 16 ianuarie 1910.

[38] „Reguli care trebuie respectate în timpul serviciului, în cadrul companiei”, Compania de Navigaţie Cunard, Liverpool, martie 1913. Manualul a servit drept probă în cadrul procesului desfăşurat la New York, pentru stabilirea obligaţiilor referitoare la despăgubiri (Dosarele Amiralităţii: Solicitări de despăgubiri pentru Lusitania, Sertarul 1, Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[39] Larson, Thunderstruck, p. 376.

[40] „Reguli care trebuie respectate în timpul serviciului, în cadrul companiei”, p. 54.

[41] „Reguli care trebuie respectate în timpul serviciului, în cadrul companiei”, p. 43.

[42] The New York Times, 23 şi 24 mai 1908.

[43] Proces-verbal, septembrie 1910 [ziua este ilizibilă] (D42/B4/32, Arhivele Companiei Cunard). Au existat şi alte tipuri de plângeri. Potrivit unui raport al însoţitorului-şef de bord de la clasa a treia, în decursul câtorva călătorii din luna septembrie 1914, pasageri de la clasa a treia „de un tip superior” se plânseseră de faptul că, spre deosebire de alte companii de navigaţie mai puţin ridicate în slăvi, compania Cunard nu le dăduse cearşafuri. Însoţitorul de bord scrisese: „Nu au prea înţeles de ce nu s-ar da cearşafuri pe vase ca Lusitania şi Mauritania, unde se plătea mai mult”. Compania a analizat problema şi a ajuns la concluzia că putea să furnizeze 2 000 de cearşafuri şi 1 000 de plăpumi la un cost de 358 de lire pe călătorie (memorandumuri adresate Directorului Departamentului de Aprovizionare de către Directorul General, 30 septembrie 1914 şi 2 octombrie 1914 – D42/PR13/3/24–28, Arhivele Companiei Cunard).

[44] În noaptea de 14/15 aprilie 1912, pachebotul Titanic, al companiei White Star, s-a ciocnit de un aisberg, în cursul primului său voiaj transatlantic de la Southampton la New York, şi s-a scufundat. Peste 1 500 de pasageri şi de membri ai echipajului au murit, unul dintre motive fiind acela că vasul avea bărci de salvare pentru numai jumătate dintre oamenii aflaţi la bord. (n. trad.)

[45] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 21.

[46] Dosarul căpitanului William Thomas Turner (D42/GM/V6/1, Arhivele Companiei Cunard).

[47] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 110; Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 49.

WASHINGTON: LOCUL ÎNSINGURĂRII

Trenul care transporta corpul lui Ellen Axson Wilson a intrat în gara din Rome, Georgia, la ora 14:30, marţi, pe 11 august 1914, sub un cer plumburiu-închis, în dangătul clopotelor.[48] Coşciugul a fost aşezat într-un dric şi, în scurt timp, cortegiul a început să străbată oraşul, către biserica unde urma să aibă loc slujba de înmormântare, Biserica Presbiteriană, la care fusese pastor tatăl doamnei Wilson. Străzile erau pline de bărbaţi şi femei care veniseră să-i aducă un ultim omagiu şi să-şi arate sprijinul pentru soţul ei, preşedintele Woodrow Wilson. Cei doi fuseseră căsătoriţi 29 de ani. Membrii familiei au purtat sicriul în biserică, în timp ce organistul interpreta Marşul funebru compus de Chopin – acea temă aspră, obositoare, a scenelor mortuare de pretutindeni. A fost o slujbă scurtă: corul a cântat două cântece religioase, care fuseseră preferatele răposatei. Pe urmă, procesiunea s-a îndreptat către cimitirul de pe Myrtle Hill („Colina cu mirt”) şi a început să plouă. Dricul a trecut pe lângă nişte fete îmbrăcate în alb, care ţineau în mâini ramuri de mirt. În spatele fetelor, se adunaseră locuitori ai oraşului şi vizitatori, fără pălării, în ciuda ploii.

Fusese înălţat un cort deasupra mormântului pentru a-i adăposti pe Wilson şi pe prietenii şi membrii familiei, care alcătuiau cortegiul funerar. Ploaia se înteţise şi cădea bufnind pe ţesătura cortului. Spectatorii l-au văzut pe

preşedinte cum tremura de plâns; cei de foarte aproape au văzut lacrimi pe obrajii lui.

Apoi, rudele îndoliate s-au întors la automobilele lor, iar spectatorii – să fi fost o mie – s-au împrăştiat. Wilson a rămas de unul singur lângă mormânt, fără să vorbească şi fără să se mişte, până când sicriul a fost complet acoperit de pământ.

Odată cu moartea soţiei sale, Woodrow Wilson a intrat într-o nouă perioadă de singurătate, iar povara conducerii a început să-l apese mai mult ca niciodată. Soţia îi murise joi, 6 august, în urma unei boli de rinichi, cunoscută pe atunci ca boala lui Bright, la două zile după ce Marea Britanie intrase în noul război din Europa şi la numai un an şi jumătate de când îşi începuse el primul mandat.[49] Pierzând-o pe ea, nu-şi pierduse numai persoana cea mai apropiată, ci şi principala sfătuitoare, ale cărei observaţii le considerase foarte utile în ceea ce priveşte conturarea propriei sale gândiri. Casa Albă a devenit pentru el un loc al însingurării, bântuit nu de stafia lui Lincoln, aşa cum credeau anumiţi membri ai personalului de la reşedinţă, ci de amintirile lui cu Ellen. O vreme, a părut că durerea îl secătuia de puteri. Medicul şi, de multe ori, partenerul său de golf, doctorul Cary Grayson, s-a neliniştit: „De câteva zile, nu e bine deloc”, scria Grayson, pe 25 august 1914, într-o scrisoare către o prietenă, Edith Bolling Galt. „L-am convins ieri să rămână în pat în cursul dimineţii. Când m-am dus să-l văd, îi curgeau lacrimile pe faţă. A fost o scenă sfâşietoare, nimeni nu şi-ar putea imagina un tablou mai trist. Un mare om cu inima sfâşiată.”[50]

Mai târziu, în acelaşi august, Wilson a reuşit să plece la casa de la ţară din Cornish, în statul New Hampshire, numită Casa Harlakenden[51], o reşedinţă georgiană

încăpătoare, care se înălţa deasupra fluviului Connecticut şi pe care o închiriase pentru două veri. Prietenul lui Wilson, colonelul Edward House, i s-a alăturat şi a fost impresionat de profunzimea durerii preşedintelui. La un moment dat, când vorbeau despre Ellen, Wilson i-a spus lui House, cu ochii în lacrimi, că „se simţea ca o maşinărie care nu mai avea combustibil şi că nu mai era nimic în el care să aibă sens”[52]. Preşedintele, a scris House în jurnalul său, „aştepta cu groază următorii doi ani şi jumătate. Nu vedea cum ar mai fi putut să-i ducă până la capăt.”

Erau crize pe toate fronturile. Statele Unite nu scăpaseră încă din cleştii unei recesiuni aflate acum în cel de-al doilea an. Sudul, în mod deosebit, era în suferinţă.[53] Bumbacul, principalul produs al regiunii, fusese transportat mai ales cu nave străine, însă războiul provocase o criză acută de vase ai căror proprietari le ţineau în porturi, de frică să nu le atace submarinele; între timp, beligeranţii puneau stăpânire pe propriile nave comerciale, pentru a le folosi în scopuri militare. Aşa încât milioane de baloturi de bumbac se adunau în stive pe cheiurile din Sud. Erau probleme şi cu muncitorii. Sindicatul Minerilor din America făcea grevă în Colorado. În aprilie precedent, statul trimisese o subunitate din cadrul Gărzii Naţionale pentru a sparge greva, rezultatul fiind masacrul de la Ludlow, Colorado, soldat cu moartea a 24 de bărbaţi, femei şi copii. Între timp, dincolo de graniţa de sud, violenţa şi tulburările continuau să creeze probleme şi Mexicului.

Marea teamă a lui Wilson era, însă, că America s-ar fi văzut cumva târâtă în războiul din Europa. Însuşi faptul că războiul izbucnise reprezenta pentru el o sumbră uluire, căci păruse a se ivi de nicăieri. La începutul acelei veri frumoase din 1914, una dintre cele mai însorite pe care le văzuse vreodată Europa, nu existase nici un semn de

război, nici o dorinţă clară în acest sens. Pe 27 iunie, ziua dinaintea celei în care Europa îşi începuse alunecuşul către haos, cititorii ziarelor din America nu găsiseră în ele decât cele mai neinteresante noutăţi. Principala ştire de pe prima pagină a ziarului The New York Times[54] se referea la faptul că Universitatea Columbia câştigase, în sfârşit, concursul de canotaj, la care participau mai multe universităţi, după 19 ani de eşecuri. O reclamă la cerealele pentru mic dejun Grape-Nuts vorbea despre război, dar despre unul din curtea şcolii, ridicând în slăvi capacitatea cerealelor de a-i ajuta pe copii să iasă învingători în luptele cu pumnii: „Ceea ce mâncăm influenţează – mai mult decât am putea crede – un trup voinic şi nişte nervi puternici”. Iar pagina din Times dedicată vieţii sociale numea zeci de personalităţi, printre care un Guggenheim şi un anume Wanamaker, programate să se îmbarce pentru călătoria spre Europa, în acea zi, pe Minneapolis, Caledonia, Zeeland şi două nave germane, Prinz Friedrich Wilhelm şi giganticul Imperator, cu şapte metri mai lung decât fusese Titanicul.

În Europa, capetele încoronate şi înaltele oficialităţi plecau la casele lor de la ţară.[55] Kaiserul Wilhelm avea să se îmbarce curând pe iahtul său, Hohenzollern, pentru a porni într-o croazieră prin fiordurile Norvegiei. Preşedintele Franţei, Raymond Poincaré, şi ministrul său de Externe plecaseră deja pe mare, într-o vizită de stat, la ţarul Nicolae al II-lea al Rusiei, care se mutase în reşedinţa lui de vară. Winston Churchill, pe atunci în vârstă de 40 de ani şi ajuns deja Prim-Lord al Amiralităţii, cea mai importantă oficialitate din cadrul Marinei, se dusese pe litoral, la casa lui din Cromer, de la Marea Nordului, la 160 de kilometri nord de Londra, unde-l aşteptau soţia Clementine şi copiii.

În Anglia, publicul profan era siderat, dar nu de vreo perspectivă a războiului, ci de expediţia în Antarctica, planificată de sir Ernest Shackleton, care urma să se îmbarce pe velierul Endurance şi să plece pe 8 august de la Plymouth, aflat pe coasta de sud-est a Marii Britanii.[56] La Paris, marea fascinaţie era procesul în care era judecată Henriette Caillaux, soţia fostului prim-ministru Joseph Caillaux, arestată pentru uciderea redactorului-şef al ziarului parizian Le Figaro, după ce ziarul publicase o scrisoare intimă pe care prim-ministrul i-o scrisese înainte de căsătoria lor, pe când aveau împreună o relaţie adulteră. Furioasă, doamna Caillaux îşi cumpărase un pistol, exersase tirul în atelierul armurierului, apoi se dusese la biroul redactorului-şef şi trăsese de şase ori. În mărturia ei, întrebuinţând fără intenţie o metaforă pentru ceea ce avea să se abată în curând asupra Europei, spusese: „Pistoalele astea sunt nişte lucruri îngrozitoare. Se descarcă singure.”[57] Fusese achitată, după ce convinsese completul de judecată că asasinatul fusese o crimă pasională.

Departe, aşadar, de o aclamare a războiului, exista credinţa răspândită, chiar dacă naivă, că un război de tipul celor care zguduiseră Europa în secolele trecute era de-acum depăşit – că economiile naţiunilor deveniseră atât de strâns legate una de alta, încât un război, chiar dacă ar fi izbucnit, s-ar fi încheiat rapid.[58] Capitalul circula peste graniţe. Belgia devenise a şasea economie din lume ca mărime, dar nu datorită manufacturilor, ci banilor care circulau prin băncile ei. Perfecţionarea mijloacelor de comunicaţie – telefon, telegraf, cablu şi, mai recent, a comunicaţiilor prin unde radio – unise şi mai mult naţiunile, aşa cum o făcuseră şi capacitatea şi vitezele din ce în ce mai mari ale vapoarelor cu aburi şi dezvoltarea

căilor ferate. Turismul se dezvoltase şi el. Nu mai era ceva destinat numai celor bogaţi, ci devenise o pasiune şi pentru clasa de mijloc. Populaţiile creşteau, pieţele se extindeau. În Statele Unite, cu toată recesiunea, compania Ford Motor anunţase că plănuia să dubleze dimensiunile uzinei sale.[59]

Dar vechile tensiuni şi ostilităţi persistau.[60] Regele George al V-lea al Marii Britanii îl detesta pe vărul său, kaiserul Wilhelm al II-lea, conducătorul suprem al Germaniei; iar Wilhelm, la rândul său, invidia în aşa măsură ampla colecţie de colonii şi dominaţia autoritară a mărilor de către Marea Britanie, încât, în 1900, Germania iniţiase o campanie de construire de nave militare într-o cantitate suficient de mare şi la o scară suficient de vastă, ca să se poată confrunta cu flota britanică. Acest lucru, mai apoi, determinase Marea Britanie să demareze o modernizare intensivă a propriei flote, pentru care crease o nouă categorie de nave militare, cuirasatele, dotate cu arme de dimensiuni şi de o forţă cum nu mai fuseseră utilizate până atunci pe mare. Armatele crescuseră şi ele numeric. Ca să ţină pasul una cu cealaltă, Franţa şi Germania introduseseră serviciul militar obligatoriu. Fervoarea naţionalistă era în ascensiune. Austro-Ungaria şi Serbia împărtăşeau un resentiment reciproc latent. Sârbii nutreau ambiţii pan-slave, care puneau în primejdie amestecul de teritorii şi etnii aflat la temelia Imperiului Austro-Ungar (de obicei numit, simplu, Austria). Între acestea, se numărau câteva regiuni agitate, precum Herţegovina, Bosnia şi Croaţia. După cum se exprima un istoric, „Europa avea prea multe frontiere, prea multe istorii – prea bine ţinute minte –, prea mulţi soldaţi care să-i dea siguranţă”[61].

În secret, naţiunile începuseră să plănuiască deja cum aveau să se folosească de acei soldaţi, dacă ar fi avut

nevoie de ei. Încă din 1912, Comitetul Apărării Imperiale al Marii Britanii plănuise ca, în eventualitatea unui război cu Germania, cea dintâi acţiune să fie tăierea cablurilor telegrafice germane transoceanice.[62] Între timp, în Germania, generalii se îndeletniceau cu detalierea unui plan conceput de feldmareşalul Alfred von Schlieffen, al cărui nucleu era o vastă manevră, prin care forţele germane ar fi fost aduse, prin teritoriul neutru belgian, până în Franţa, ocolind astfel reţelele de apărare amplasate de-a lungul frontierei germano-franceze.[63] Faptul că Marea Britanie ar fi putut obiecta – ba mai mult, ar fi fost obligată să intervină, în calitate de cogarant al neutralităţii belgienilor – nu părea să preocupe foarte mult pe cineva. Schlieffen calculase că războiul din Franţa s-ar fi terminat în 42 de zile, după care forţele germane ar fi schimbat direcţia şi ar fi pornit în marş către Rusia. Ceea ce nu luase în calcul, însă, fusese ce s-ar fi întâmplat dacă forţele germane nu triumfau în timpul alocat şi dacă Marea Britanie ar fi intrat în luptă.

Războiul începuse cu echivalentul geopolitic al focului de pădure. La sfârşitul lui iunie, arhiducele Franz Ferdinand, inspector-general al armatei austro-ungare, călătorise în Bosnia, care fusese anexată de Austria în 1908. În timp ce mergea cu maşina prin Sarajevo, fusese împuşcat mortal de un asasin sponsorizat de Mâna Neagră, un grup devotat idealului de unire a Serbiei cu Bosnia. Pe 28 iulie, Austria şocase lumea întreagă declarând război Serbiei.

„Este incredibil – in-cre-di-bil”[64], zisese Wilson, în timp ce lua prânzul cu fiica lui, Nell, şi cu soţul acesteia, William McAdoo, secretarul Trezoreriei. Chiar şi aşa, preşedintele nu dăduse incidentului decât o atenţie redusă. Pe atunci, soţia lui zăcea grav bolnavă, şi numai acest lucru îi

consuma lui sufletul şi mintea. O avertizase pe fiica lui: „Să nu-i spui nimic mamei tale despre asta”.

Disputa dintre Austria şi Serbia s-ar fi putut încheia cu atât: un război mic împotriva unei ţări balcanice turbulente. Într-o săptămână, însă, focul de pădure se transformase într-un incendiu scăpat de sub control, sporind fricile, reînviind animozităţile, activând alianţe şi înţelegeri şi punând în mişcare planuri de mult puse la cale. Marţi, 4 august, urmând planul Schlieffen, forţele germane intraseră în Belgia, târând în urma lor nişte tunuri enorme, care puteau să arunce în aer fortăreţe şi să lanseze proiectile cântărind aproape o tonă fiecare. Marea Britanie declarase război, alăturându-se Rusiei şi Franţei – Aliaţii; Germania şi Austro-Ungaria se uniseră sub denumirea de Puterile Centrale. În aceeaşi zi, Wilson declarase că America rămânea neutră, printr-o proclamaţie prezidenţială, care interzicea accesul navelor de război ale Germaniei şi Marii Britanii, şi celor ale tuturor beligeranţilor, în porturile Statelor Unite. Mai târziu, la o săptămână după înmormântarea soţiei lui, luptându-se cu durerea personală ca să se concentreze asupra traumei mai mari a lumii, Wilson a spus naţiunii: „Trebuie să fim imparţiali în gândire, ca şi în acţiune, trebuie să ne controlăm sentimentele, precum şi orice negociere care ar putea fi interpretată ca o preferinţă pentru vreuna dintre părţile beligerante în detrimentul alteia”[65].

El avea sprijinul deplin al publicului american. Un jurnalist britanic, Sydney Brooks, care scria pentru North American Review, a estimat că America era exact la fel de izolaţionistă ca întotdeauna. „Şi de ce nu?”, se întreba el. „Statele Unite se află departe, sunt un teritoriu de necucerit, uriaş, fără vecini ostili, chiar şi fără vreun vecin care să deţină o putere comparabilă cu a lor, şi duc un trai

de un calm aproape imperturbabil, scutit de disputele şi animozităţile, de presiunea neîntreruptă şi de contrapresiunea, care zăpăcesc lumea ceva mai veche şi mai înghesuită."[66]

Deşi simplă în teorie, neutralitatea era fragilă în practică. Pe măsură ce focul se extindea, s-au construit alte alianţe. Turcia s-a alăturat Puterilor Centrale; Japonia – Aliaţilor. În curând, lupta era în plină desfăşurare în colţuri îndepărtate ale lumii, pe uscat, în aer şi pe apă, ba chiar sub apă, submarinele germane având o rază de acţiune care le permitea să ajungă tocmai până în apele din largul coastelor vestice ale Marii Britanii. O dispută izolată în jurul unui asasinat din Balcani se transformase într-o conflagraţie mondială.

Principalul câmp de luptă era, însă, Europa, şi acolo Germania dăduse clar de înţeles că avea să fie un război cum nu se mai întâlnise, în care nici o parte nu va fi fost cruţată. În timp ce Wilson îşi jelea soţia, forţele germane prezente în Belgia au intrat în oraşe şi sate liniştite, au luat ostatici din rândurile populaţiei civile şi i-au executat, pentru a descuraja rezistenţa. În oraşul Dinant, soldaţii germani au împuşcat 612 bărbaţi, femei şi copii. Presa americană a numit aceste atrocităţi acte cu „caracter îngrozitor", termenul fiind utilizat pe atunci pentru a descrie ceea ce avea să se numească terorism în generaţiile ulterioare. Pe 25 august, forţele germane au început asaltul împotriva oraşului belgian Louvain, „Oxfordul Belgiei", un oraş universitar care găzduia o bibliotecă importantă.[67] Trei zile de bombardamente şi de crime au lăsat în urmă 209 civili morţi, 1 100 de clădiri arse şi biblioteca distrusă, cu tot cu cele 230 000 de cărţi, manuscrise inestimabile şi artefacte ale sale. Asaltul a fost considerat un afront adus nu doar Belgiei, ci lumii întregi.

Wilson, fost rector al Universităţii Princeton, „a suferit foarte mult de pe urma distrugerii oraşului Louvain”, după cum spunea prietenul său, colonelul House; preşedintele se temea că „războiul avea să arunce lumea înapoi cu trei sau patru secole”[68].

Fiecare parte fusese încrezătoare că avea să iasă victorioasă în câteva luni, dar, la sfârşitul lui 1914, războiul se transformase într-un impas macabru, marcat de bătălii în care mureau zeci de mii de oameni, fără ca vreuna din părţi să câştige teren. Primele bătălii cu denumiri sonore s-au desfăşurat în toamna şi iarna din acel an – a Frontierelor, de la Mons, pentru Marna şi prima bătălie pentru Ypres. La sfârşitul lui noiembrie, după patru luni de lupte, armata franceză pierduse 306 000 de oameni, aproximativ echivalentul populaţiei din Washington, D.C., în 1910. Numărul pierderilor de vieţi germane era de 241 000.[69] La sfârşitul anului, un şir de tranşee paralele, care alcătuiau Frontul de Vest, se întindeau pe aproape 800 de kilometri, de la Marea Nordului până în Elveţia, despărţite din loc în loc de „teritorii ale nimănui”, nu mai late, pe alocuri, de 25 de metri.[70]

Pentru Wilson, care suferea deja de depresie, toate acestea erau extrem de îngrijorătoare.[71] El i-a scris colonelului House: „Pe zi ce trece, simt povara aproape insuportabilă a acestui lucru”[72]. Un sentiment asemănător a exprimat şi într-o scrisoare către ambasadorul său în Marea Britanie, Walter Hines Page. „Toată această problemă este foarte vie în mintea mea, dureros de vie, şi aşa a fost aproape de când a început conflictul”[73], scria el. „Cred că gândurile şi imaginaţia mea cuprind tabloul şi-i înţeleg importanţa din toate punctele de vedere. Trebuie să mă forţez să nu stăruiesc asupra lui, ca să evit apatia care vine din înţelegerea profundă şi din stăruinţa asupra

unor elemente prea vaste, pentru a putea fi pricepute deocamdată sau controlate în vreun fel prin discuţii.”

Totuşi, a existat cel puţin un moment în care durerea lui a părut să se diminueze.[74] În noiembrie 1914, Wilson a mers în Manhattan, ca să-l viziteze pe colonelul House. În acea seară, pe la ora nouă, cei doi au pornit într-o plimbare de la reşedinţa lui House, fără să se ascundă în vreun fel, dar şi fără să facă publicitate faptului că preşedintele Statelor Unite se plimba pe străzile din Manhattan. Au mers de-a lungul Străzii 53, pe Bulevardul Şapte, pe Broadway, reuşind cumva să nu le atragă atenţia trecătorilor. S-au oprit să asculte câţiva oratori de pe trotuare, dar aici Wilson a fost recunoscut şi îndată s-a adunat o mulţime de oameni. Preşedintele Wilson şi colonelul House au mers mai departe, urmaţi acum de o mare de newyorkezi care se ţineau după ei. Cei doi au intrat în holul hotelului Waldorf Astoria, s-au urcat în lift şi i-au cerut liftierului mirat să oprească la un etaj superior. Au coborât, au mers până la capătul opus al hotelului, au găsit un alt grup de lifturi şi s-au întors în hol, apoi au ieşit pe o uşă laterală.

După o scurtă plimbare pe Bulevardul Cinci, au luat un autobuz şi au mers cu el până unde-şi avea House apartamentul. Oricât de amuzantă ar fi fost această evadare, ea nu l-a lecuit pe Wilson de starea proastă. La întoarcere, acesta i-a mărturisit lui House că, în timp ce se plimbau prin oraş, el, unul, şi-ar fi dorit să-l omoare cineva.

În ciuda stării de spirit sumbre care-l anima, Wilson reuşea, totuşi, să vadă Statele Unite ca pe ultima şi cea mai mare speranţă a lumii. „Suntem în relaţii de pace cu toată lumea”[75], spunea el în decembrie 1914, în discursul anual ţinut în faţa Congresului. În ianuarie următor, l-a trimis pe colonelul House într-o misiune neoficială în

Europa, ca să încerce să afle condiţiile în care Aliaţii şi Puterile Centrale ar fi fost, eventual, dispuse să înceapă negocierile de pace.

House şi-a rezervat un loc pe vasul de pasageri cel mai mare şi mai rapid aflat în circulaţie pe atunci, Lusitania, şi a călătorit sub un nume fals. Când a intrat în apele din largul coastelor Irlandei, căpitanul de atunci al navei, Daniel Dow, urmând o tradiţie acceptată pe timp de război, a înălţat un steag american ca o ruse de guerre[76], ca să protejeze nava de atacul submarinelor germane.[77] Acţiunea l-a uimit pe House şi a stârnit vâlvă la bordul vasului, însă, ca modalitate de deghizare, avea o valoare dubitabilă: America nu deţinea în folosinţă vreo navă de linie de asemenea dimensiuni, cu acea siluetă distinctivă, cu patru coşuri.

Incidentul a scos în evidenţă mulţimea de forţe care ameninţau să submineze neutralitatea americană. Bătăliile din Europa nu reprezentau o prea mare îngrijorare, Statele Unite fiind foarte îndepărtate şi în siguranţă, apărate de ocean. Noul război submarin agresiv al Germaniei era cel care prezenta cel mai mare pericol.

La începutul războiului, nici Germania, nici Marea Britanie nu înţeleseseră adevărata natură a submarinului[78], nici nu realizaseră că acesta putea genera ceea ce mai târziu Churchill a numit „acea formă ciudată de război, până acum necunoscută experienţei umane”[79].

Numai câteva spirite vizionare[80] au părut a înţelege că submarinul avea să forţeze, prin construcţia sa, o schimbare în strategia navală militară. Unul dintre ele a fost sir Arthur Conan Doyle, care, cu un an şi jumătate

înainte de război, a scris o povestire (publicată abia în iulie 1914), în care-şi imagina un conflict între Anglia şi o ţară fictivă, Norlandia, „una dintre cele mai mici puteri din Europa”. În povestire, intitulată Pericol!, Norlandia pare să fie depăşită iniţial de situaţie, fără speranţă, dar acea ţară mică deţine o armă secretă – o flotilă de opt submarine, pe care le desfăşoară în largul coastelor Angliei, ca să atace navele comerciale care sosesc, atât pe cele de mărfuri, cât şi pe cele de pasageri. Când şi-a conceput intriga Doyle, submarinele existau, dar comandanţii de marină britanici şi germani le considerau lipsite de importanţă. Submarinele Norlandiei aduc, însă, Anglia în pragul foametei. La un moment dat, fără să avertizeze, comandantul flotilei de submarine, căpitanul John Sirius, trimite o singură torpilă şi scufundă o navă de pasageri a companiei White Star, Olympic. În cele din urmă, Anglia se predă. Cititorii au considerat acest ultim atac peste măsură de şocant, deoarece Olympic era un vas real. Geamănul său fusese Titanicul, scufundat cu mult înainte ca Doyle să-şi scrie povestirea.

Menită să tragă un semnal de alarmă şi să ridice nivelul de pregătire maritimă a Angliei, povestirea era şi antrenantă, şi terifiantă, dar a fost considerată, în mare măsură, prea exagerată ca să fie şi credibilă: comportamentul căpitanului Sirius ar fi încălcat un cod maritim fundamental, aşa-numitul regulament al crucişătorului, sau legea prăzii de război naval, creat în secolul al XIX-lea, pentru a reglementa războiul naval purtat împotriva navelor civile. Respectat de toate puterile maritime de atunci, regulamentul afirma că o navă de război putea opri şi cerceta un vas comercial, dar trebuia să aibă grijă ca echipajul acestuia să fie în siguranţă şi ca vasul să fie adus într-un port din apropiere, unde un „tribunal al prăzilor de

război” urma să-i decidă soarta. Regulamentul interzicea ca vasele de pasageri să fie atacate.

În povestire, naratorul lui Doyle respingea ca pe o iluzie convingerea englezilor că nici o naţiune nu s-ar fi coborât la un asemenea nivel. „Bunul-simţ” – afirmă căpitanul Sirius – „ar fi trebuit să le spună celor de pe vas că duşmanul va juca jocul care-l favorizează cel mai mult – că nu va întreba ce are voie să facă şi ce nu, ci va trece direct la fapte şi apoi va vorbi despre ele.” Previziunea lui Doyle a fost respinsă ca fiind prea fantastică, pentru a fi luată în seamă.[81]

Dar până şi amiralul britanic Jacky Fisher, despre care se spunea că era autorul reformării şi modernizării Marinei britanice – el a fost cel care a conceput primul cuirasat –, era îngrijorat de cum ar fi putut să transforme submarinele războiul naval. Într-un memorandum scris cu şapte luni înainte de război, Fisher anticipa că Germania urma să desfăşoare submarine pentru a scufunda vase comerciale neînarmate şi că nu ar fi depus nici un efort pentru salvarea echipajelor acelor nave. Punctele forte şi limitările submarinului făceau ineluctabil acest rezultat, susţinea el. Un submarin nu avea loc să aducă la bordul său echipajul unei nave comerciale şi nu avea suficienţi oameni la bord pe care să-i trimită să preia operaţiunile navei comerciale.

Mai mult, după Fisher, logica războiului impunea, dacă se adopta o astfel de strategie, ca ea să fie urmată până la cel mai înalt grad posibil. „Esenţa războiului este violenţa” – scria el –, „iar moderaţia în război este o imbecilitate.”[82]

Churchill a respins viziunea lui Fisher. Utilizarea submarinelor pentru atacarea navelor comerciale neînarmate fără avertisment, a scris el, ar fi fost o practică

„diametral opusă legilor şi practicilor străvechi ale mării”[83].

Totuşi, chiar şi el recunoştea că asemenea tactici, dacă erau folosite împotriva unor ţinte militare, constituiau un „război just”, însă iniţial nici el, nici omologii săi germani nu s-au aşteptat ca submarinul să joace un rol atât de important în bătăliile din largul oceanului. Gândirea strategică a ambelor tabere s-a concentrat pe flotele lor principale, Marea Flotă (Grand Fleet) britanică şi Flota de Larg (Hochseeflote) germană şi ambele au anticipat un joc de tipul totul-sau-nimic, un duel maritim trafalgaresc[84], în care ambele aveau să-şi utilizeze marile nave de luptă. Dar nici una dintre tabere nu voia să fie prima care s-o provoace direct pe cealaltă. Marea Britanie avea o putere de foc mai mare – 27 de nave de luptă din categoria cuirasatelor, faţă de 16 ale Germaniei –, dar Churchill a recunoscut că evenimente aleatorii ar fi putut anula respectivul avantaj, „dacă ar fi intervenit vreo sinistră noutate sau eroare”[85]. Pentru siguranţă suplimentară, Amiralitatea a stabilit baza flotei la Scapa Flow, un fel de insulă-fortăreaţă alcătuită din insulele Orkney, la nord de Scoţia. Churchill se aştepta ca Germania să facă prima mişcare, timpuriu şi în forţă, fiindcă niciodată n-ar fi fost mai puternică flota germană, decât la începutul războiului.

Strategii din Germania, pe de altă parte, recunoşteau superioritatea Marii Britanii[86] şi au conceput un plan în care navele germane aveau să efectueze raiduri limitate împotriva flotei britanice, pentru a-i slăbi treptat puterea, campanie pe care amiralul german Reinhard Scheer a numit-o „război de gherilă”, împrumutând un termen spaniol pentru războiul la scară mică, practicat de la începutul secolului al XIX-lea. Odată ce flota britanică ar fi

fost slăbită, scria Scheer, flota germană ar fi căutat un prilej „favorabil” pentru bătălia culminantă.

„Am aşteptat, aşadar” – a scris Churchill –, „şi nu s-a întâmplat nimic. Nu s-a petrecut imediat nici un mare eveniment. Nu s-a dat nici o luptă.”[87]

La începutul războiului, submarinul abia dacă era luat în calcul de planificatorii strategici ai ambelor părţi. „În acele zile de început” – scria Hereward Hook, un tânăr marinar britanic –, „nu cred că-şi dădea seama cineva că un submarin ar putea provoca pagube.”[88] El avea să afle în curând contrariul, în timpul unui incident care a demonstrat pe viu adevărata putere destructivă a submarinelor şi a dezvăluit o eroare gravă în construcţia marilor nave militare britanice.[89]

În zorii zilei de marţi, 22 septembrie 1914, trei mari crucişătoare britanice, HMS[90] Aboukir, Hogue şi Cressy, aflate în patrulare într-o zonă din Marea Nordului din largul coastelor Olandei, cunoscută şi ca „Mulţi de 14”[91], navigau cu o viteză de opt noduri, un ritm de plimbare, care s-a dovedit a fi şi nesăbuit. Navele erau pline de cadeţi. Hook, unul dintre ei, avea 15 ani şi fusese repartizat pe Hogue. Navele erau vechi şi lente, şi atât de clar expuse riscului, încât, în cadrul Marii Flote britanice, erau poreclite „escadrila momeală vie”[92]. Hook – care mai târziu a fost promovat, ajungând nici mai mult, nici mai puţin decât Căpitanul Hook[93] – se afla în cabină, dormind, când a fost trezit, la ora 6:20 dimineaţa, de „o zguduitură puternică” a hamacului. Un elev-ofiţer încerca să-i trezească, şi pe el, şi pe alţi cadeţi, pentru a-i alerta cu privire la faptul că unul dintre crucişătoarele cele mari, Aboukir, fusese torpilat şi se scufunda.

Hook s-a repezit pe punte şi a privit cum Aboukir începuse să se aplece pe-o parte. În câteva minute, nava s-a scufundat şi a dispărut. Aceasta a fost, scria el, „prima imagine, pentru mine, a unor oameni care se luptau pentru vieţile lor”[94].

Nava lui şi celălalt crucişător intact, Cressy, au făcut manevre pentru a-i salva pe marinari din apă, fiecare oprindu-se la câteva sute de metri depărtare, pentru a lansa bărci la apă. Hook şi colegii lui din echipaj au primit ordin să arunce peste bord orice putea pluti, ca să-i ajute pe cei din valuri. Câteva clipe mai târziu, două torpile au lovit şi nava lui, Hogue, şi, în şase-şapte minute, „nu se mai vedea nici urmă de ea”, scria Hook. El însuşi a fost scos din apă, într-una dintre bărcile de salvare lansate mai devreme chiar de Hogue. După ce a adunat mai mulţi supravieţuitori, barca de salvare s-a îndreptat către cel de-al treilea crucişător, Cressy. Dar o nouă torpilă străpungea deja valurile în direcţia lui. Cressy a fost izbit dinspre tribord. Ca şi celelalte două crucişătoare, a început imediat să se aplece pe-o parte. Spre deosebire de celelalte două, însă, la un moment dat, nu s-a mai înclinat, şi s-ar fi zis că avea să rămână, pe linia de plutire. Apoi, însă, o a doua torpilă a ţâşnit şi a lovit magazia în care era depozitată muniţia pentru armamentul greu al crucişătorului. Cressy a explodat şi s-a scufundat. Acolo unde, cu doar o oră mai devreme, se aflaseră trei crucişătoare falnice, mai erau acum numai câţiva oameni, câteva bărci mici şi resturi de epave. Un singur submarin german, Unterseeboot[95]-9 – prescurtat U-9 – comandat de Kapitänleutnant[96] Otto Weddigen, scufundase toate cele trei vase, omorând 1 459 de marinari britanici, mulţi dintre ei doar nişte adolescenţi.

De blamat erau, desigur, Weddigen şi submarinul său, însă construcţia vaselor de luptă – buncărele lor de cărbuni

longitudinale – a contribuit mult la viteza cu care s-au scufundat şi, prin urmare, la numărul de vieţi pierdute. Odată sparte, buncărele au făcut ca o latură din coca fiecărei nave să se umple rapid cu apă, creând o dezechilibrare catastrofală.

Dezastrul a avut şi un efect secundar important: deoarece două dintre crucişătoare se opriseră să-i ajute pe supravieţuitorii atacului iniţial şi astfel deveniseră ţinte uşoare, Amiralitatea a dat ordine prin care le interzicea navelor militare mari britanice să vină în ajutorul victimelor submarinelor germane.

În toamna şi iarna anului 1914, submarinele Germaniei au început să capteze tot mai mult atenţia lui Wilson, datorită unei noi schimbări în strategia navală militară germană, care a adus cu sine ameninţarea unei situaţii complicate, care se agrava constant. Incidentul cu crucişătorul Aboukir, precum şi alte atacuri încununate de succes împotriva navelor britanice, i-a făcut pe strategii germani să vadă submarinele într-o nouă lumină. Acestea se dovediseră a fi mai rezistente şi mai mortale decât fusese preconizat, adică tocmai bune pentru efortul de gherilă al Germaniei de a slăbi puterea Marii Flote britanice. Dar performanţa lor a sugerat şi o altă utilitate. La sfârşitul anului, Germania transformase interceptarea navelor comerciale într-o funcţie tot mai importantă a Marinei, aceea de a opri fluxul de muniţii şi de provizii către forţele Aliaţilor. Acest rol căzuse iniţial în sarcina marilor crucişătoare auxiliare ale Marinei – foste vase oceanice de linie transformate în nave de război –, dar aceste crucişătoare fuseseră, cele mai multe, măturate de pe mare de puternica flotă militară a Marii Britanii. Prin însăşi

natura lor, submarinele ofereau un mijloc eficient de a continua campania.

Ele sporeau, de asemenea, riscul ca o navă americană să fie scufundată accidental sau cetăţeni americani care călătoreau pe vase ale Aliaţilor să fie răniţi. La începutul lui 1915, acest risc a părut să crească ameţitor. Pe 4 februarie, Germania a emis o proclamaţie prin care apele din jurul Insulelor Britanice erau declarate „zonă de război”, unde toate navele inamice puteau deveni ţintele unor atacuri fără avertisment. Acest lucru a reprezentat o ameninţare deosebit de puternică pentru Marea Britanie: ca naţiune insulară, care importa două treimi din alimentele sale[97], aceasta era cu totul dependentă de comerţul maritim. Navele neutre erau, de asemenea, în pericol, avertiza Germania, deoarece înclinaţia Marii Britanii de a arbora drapele false făcuse în aşa fel încât comandanţilor de submarine germane să le fie imposibil să se mai încreadă în marcajele unei nave, pentru a determina dacă aceasta era cu adevărat neutră. Germania justifica noua campanie ca fiind o replică la o blocadă iniţiată anterior de Marea Britanie, în cadrul căreia Marina britanică a încercat să intercepteze toate cargourile care se îndreptau către Germania. (Marea Britanie avea un număr mai mare decât dublu de submarine faţă de Germania, dar le folosea îndeosebi pentru apărarea zonelor de coastă, nu pentru a opri nave comerciale.) Oficialităţile germane se plângeau că Marea Britanie nu făcuse nici o încercare de a distinge cargourile destinate unor scopuri ostile de cele paşnice şi acuzau că adevăratul obiectiv al Marii Britanii fusese acela de a înfometa civilii şi, astfel, de a „condanga la nimicire întreaga populaţie a Germaniei”[98].

Ceea ce nu a recunoscut Germania niciodată a fost faptul că Marea Britanie doar a confiscat cargourile, în timp ce submarinele germane au scufundat nave şi au omorât oameni. Comandanţii germani păreau să fie orbi în privinţa acestei distincţii. Amiralul german Scheer scria: „Există, oare, cu adevărat vreo diferenţă, pur şi simplu, dintr-un punct de vedere uman, dacă acele mii de oameni care se îneacă poartă uniforme ale Marinei militare ori se află pe o navă comercială care-i duce alimente şi muniţie inamicului, prelungind astfel războiul şi sporind numărul de femei şi de copii care suferă din cauza războiului?”[99]

Proclamaţia Germaniei l-a scandalizat pe preşedintele Wilson; pe 10 februarie 1915, el şi-a telegrafiat răspunsul oficial, declarându-se sceptic în privinţa faptului că Germaniei i-ar fi trecut măcar prin gând să folosească submarine împotriva navelor comerciale neutre şi a avertizat că avea să tragă „aspru la răspundere”[100] Germania pentru orice incident în care vreo navă americană ar fi fost scufundată sau cetăţeni americani ar fi fost răniţi sau ucişi. A declarat, în plus, că Statele Unite „aveau să ia orice măsuri s-ar fi dovedit necesare pentru a proteja vieţile şi bunurile americane şi pentru a le asigura cetăţenilor americani posibilitatea de a se bucura pe deplin de drepturile lor recunoscute pe mare”.

Forţa intervenţiei lui Wilson i-a luat pe liderii germani prin surprindere. În exterior, Germania părea un teribil monolit, hotărât să-şi poarte războiul împotriva navelor comerciale. Dar, în realitate, noua campanie a submarinelor determinase o sciziune la cele mai înalte niveluri ale conducerii militare şi civile din Germania. Cei mai înflăcăraţi susţinători ai campaniei erau oficialităţi de rang înalt din Marină; printre oponenţii ei se numărau comandantul forţelor militare ale Germaniei din Europa,

generalul Erich von Falkenhayn, şi cel mai înalt lider politic al naţiunii, cancelarul Theobald von Bethmann-Hollweg[101]. Scrupulele morale nu aveau nimic de-a face cu opoziţia celor doi. Ambii se temeau că războiul submarin al Germaniei nu putea conduce decât la dezastru, determinând America să renunţe la neutralitate şi să treacă de partea Marii Britanii.

Protestul lui Wilson, însă, nu i-a impresionat pe adepţii germani fanatici ai submarinelor. Ei susţineau că, orice s-ar fi întâmplat, Germania trebuia să-şi intensifice campania şi să distrugă toate navele din zona de război. Promiteau să zdruncine Marea Britanie din temelii, cu mult înainte ca Statele Unite să poată mobiliza o armată şi s-o trimită pe câmpul de luptă.

Ambele tabere au întreprins manevre pentru a câştiga sprijinul kaiserului Wilhelm, care, în calitatea sa de conducător militar suprem al naţiunii, avea ultimul cuvânt. El i-a autorizat pe comandanţii submarinelor germane să scufunde orice navă, indiferent de ce drapel ar fi arborat sau ce marcaje ar fi purtat, dacă aveau motive să creadă că era britanică sau franceză. Încă şi mai important, le-a dat căpitanilor permisiunea de a face acest lucru în timp ce se aflau sub nivelul mării, fără vreun avertisment.

Cel mai grav dintre efectele întregii chestiuni a fost acela de a lăsa decizia privitoare la ce navă să fie cruţată şi la ce navă să fie scufundată la discreţia fiecărui comandant de submarin. Astfel, un singur căpitan, de obicei un tânăr de 20 sau 30 de ani, ambiţios, motivat să acumuleze cât mai multe tone de material scufundat cu putinţă, aflat departe de bază şi fără să aibă contact radio cu superiorii săi, cu vederea limitată la perspectiva redusă şi îndepărtată oferită de un periscop, ajunsese de-acum să deţină

puterea de a face o greşeală care ar fi putut schimba soarta întregului război. Aşa cum s-a exprimat mai târziu cancelarul Bethmann, „Din nefericire, de atitudinea unui singur comandant de submarin depinde dacă America ne va declara sau nu război”[102].

Nimeni nu-şi făcea vreo iluzie. Erori aveau să fie comise. Unul dintre ordinele kaiserului Wilhelm includea o recunoaştere a riscului: „Dacă, în ciuda unei atenţii sporite, se vor face greşeli, comandantul nu va fi tras la răspundere”[103].

Durerea şi însingurarea lui Wilson au persistat în noul an, dar, în martie 1915, o întâlnire întâmplătoare a determinat prăbuşirea acelei cortine cenuşii.

Verişoara preşedintelui, Helen Woodrow Bones, locuia la Casa Albă, unde era reprezentanta Primei Doamne. Adeseori, ieşea la plimbare cu o bună prietenă, Edith Bolling Galt, în vârstă de 43 de ani, care se întâmpla să fie, de asemenea, bună prietenă cu medicul lui Wilson, doctorul Grayson. Înaltă de 1,75 metri, cu o statură impunătoare şi plăcută şi cu gust pentru hainele de bună calitate, inclusiv pentru cele concepute în casa de modă pariziană a lui Charles Frederick Worth, era o femeie remarcabilă, cu nişte trăsături şi maniere despre care se spunea că străluceau, şi cu ochii de un albastru-violet. Într-o zi, pe când mergea într-o limuzină cu preşedintele Wilson, doctorul Grayson a reperat-o pe Edith Galt şi a înclinat capul către ea, moment în care preşedintele a exclamat: „Cine este doamna aceea frumoasă?”[104]

Născută în octombrie 1872, a şaptea din unsprezece fraţi şi surori, Edith pretindea că arborele ei genealogic ajungea

în urmă până la Pocahontas şi căpitanul John Rolfe[105]. Crescuse într-un orăşel din Virginia, Wytheville, într-un decor care mai păstra încă rămăşiţe ale pasiunilor de pe vremea Războiului Civil. Adolescentă, începuse să facă vizite periodice la Washington, D.C., pentru a-şi vizita sora cea mai mare care se măritase, intrând într-o familie care deţinea unul dintre cele mai frumoase magazine de bijuterii din capitală, Galt & Bro. Jewelers, situat în apropierea Casei Albe. (Magazinul tocmai repara ceasul lui Abraham Lincoln, când a început Războiul Civil.) În timpul unei vizite, când avea douăzeci şi ceva de ani, Edith îl întâlnise pe Norman Galt – un văr al soţului surorii ei – care era parte din conducerea magazinului, împreună cu alţi membri ai familiei. Se căsătoriseră în 1896.

În cele din urmă, Norman cumpărase întreaga afacere de la rudele lui, devenind singurul proprietar. Edith îi născuse un fiu în 1903, dar copilul murise după doar câteva zile. Cinci ani mai târziu, murise şi Norman Galt, pe neaşteptate, lăsând în urmă datorii substanţiale contractate odată cu achiziţionarea magazinului. Urmaseră vremuri dificile, scria Edith mai târziu: „Nu aveam deloc experienţă în afaceri şi cu greu făceam distincţie între un activ şi un pasiv”[106]. Lăsase operaţiunile zilnice ale magazinului în grija unui angajat experimentat şi, cu ajutorul lui, afacerea începuse din nou să prospere, astfel încât, deşi rămăsese proprietară, Edith se retrăsese din activitatea zilnică de administrare. Devenise o jucătoare de golf experimentată şi fusese prima femeie din Washington, D.C. care obţinuse permis de conducere. Se plimba prin oraş într-un automobil cu motor electric.

Plimbările ei cu Helen Bones începeau, de obicei, cu mersul cu maşina lui Edith până la parcul din Rock Creek. Apoi, în mod invariabil, se întorceau amândouă acasă la

Edith, în cartierul Dupont Circle, ca să-şi bea ceaiul. Dar iată că, într-o după-amiază din martie 1915, Helen a venit la Edith într-un automobil al Casei Albe, care le-a dus în parc. La sfârşitul plimbării, Helen a sugerat ca, de astă-dată, să-şi ia ceaiul amândouă acasă la ea, adică la Casa Albă.

Edith s-a împotrivit. Plimbarea lăsase urme. Avea pantofii plini de noroi şi nu voia să fie văzută de preşedintele Statelor Unite într-un asemenea hal. După cum i-a spus lui Helen, se temea să nu fie „luată drept o vagaboandă”[107]. În realitate, lăsând la o parte pantofii, arăta destul de bine – aşa cum a remarcat ea însăşi mai târziu –, purtând „un costum simplu negru, elegant, pe care Worth îl făcuse pentru mine la Paris, şi o pălărie din tricot care, după părerea mea, desăvârşea un ansamblu foarte arătos”.

Helen a insistat. „Nu e nici ţipenie de om acolo”[108], i-a spus ea lui Edith. „Vărul Woodrow joacă golf cu doctorul Grayson şi noi mergem direct la etaj cu liftul, aşa că n-o să vezi pe nimeni.”

Au luat liftul până la etaj. Când au ieşit, au dat nas în nas cu preşedintele şi cu doctorul Grayson, amândoi în ţinute de golf, care, până la urmă, le-au ţinut companie celor două femei la ceai.

Edith Galt a scris mai târziu: „Aceea a fost întâlnirea accidentală care s-a potrivit cu vechiul proverb «te-aşteaptă soarta după colţ»„[109]. A observat, însă, că hainele de golf pe care le purta Wilson „nu erau şic”.

La scurt timp după aceea, Helen a invitat-o pe Edith la o cină la Casa Albă, programată pentru 23 martie. Wilson şi-a trimis automobilul Pierce-Arrow s-o aducă şi să-l ia şi pe

doctorul Grayson. Edith a purtat o orhidee purpurie şi a stat la dreapta lui Wilson. „Este cât se poate de fermecător” – a scris ea mai târziu – „şi una dintre gazdele cele mai plăcute şi mai încântătoare din câte am cunoscut vreodată.”[110]

După cină, grupul a urcat în Biroul Oval de la etaj, pentru cafea şi o ţigară, „şi tot felul de conversaţii interesante”[111]. Wilson a citit cu voce tare trei poezii de autori englezi, făcând-o pe Edith să observe că „este un recitator fără egal”.

Ocazia respectivă a avut un profund efect asupra lui Wilson. Rămăsese ca în transă. Cu 16 ani mai tânără decât el, Edith era o femeie atrăgătoare şi fascinantă. Irwin „Ike” Hoover, uşierul de la Casa Albă, a numit-o „văduvă impresionantă”[112]. În acea seară, dispoziţia lui Woodrow Wilson s-a îmbunătăţit.

Puţin timp, însă, i-a fost dat să rămână în noua lui stare de spirit optimistă.[113] Cinci zile mai târziu, pe 28 martie 1915, o navă comercială britanică, Falaba, s-a încrucişat cu un submarin german, comandat de Georg-Günther Freiherr von Forstner, unul dintre aşii submarinelor germane. Nava era mică, cântărea mai puţin de 5 000 de tone şi transporta marfă şi pasageri către Africa. Un marinar de cart cu ochi ageri a văzut pentru prima dată submarinul când acesta se găsea la o depărtare de trei mile marine şi l-a pus în alertă pe căpitanul Falabei, Frederick Davies, care a întors nava într-o cu totul altă direcţie şi a ordonat viteză maximă, puţin peste 13 noduri.

Forstner a pornit în urmărire. Le-a ordonat servanţilor săi de la tunuri să tragă un foc de avertisment.

Falaba, însă, a continuat să fugă. Atunci Forstner, folosind fanioane, a semnalizat: „Opreşte sau trag”.

Falaba s-a oprit. Submarinul s-a apropiat, iar Forstner, strigând la un megafon, l-a informat pe căpitanul Davies că plănuia să-i scufunde vasul. Le-a ordonat lui Davies şi tuturor celor de la bord – în total, 242 de suflete – să părăsească nava. Le-a dat cinci minute.

Forstner s-a apropiat la mai puţin de 100 de metri. Ultima barcă de salvare încă mai era coborâtă, când el a lansat o torpilă. Falaba s-a scufundat în opt minute, omorând 104 persoane, inclusiv pe căpitanul Davies. Un pasager pe nume Leon C. Thrasher a fost raportat mort, deşi trupul nu îi fusese recuperat. Thrasher era cetăţean al Statelor Unite.

Incidentul, condangat ca fiind cel mai recent exemplu de acţiune cu „caracter îngrozitor” din partea Germaniei, a fost exact genul de lucru de care se temuse Wilson, căci avea potenţialul de a incita la război. „Nu-mi place întâmplarea asta”, i-a spus el Secretarului de Stat, William Jennings Bryan. „Este plină de posibilităţi îngrijorătoare.”[114]

Primul instinct al lui Wilson a fost să denunţe imediat atacul, în limbaj tăios, însă discuţiile ulterioare cu cabinetul său şi cu Secretarul de Stat Bryan l-au determinat s-o ia mai încet. Acesta din urmă, un pacifist neclintit, a sugerat că moartea unui american care călătorea cu bună-ştiinţă la bordul unei nave britanice printr-o zonă de război declarată nici măcar nu ar fi meritat un protest. Pentru el, acest lucru părea echivalentul situaţiei în care un american s-ar fi plimbat pe câmpul de luptă din Franţa.

Într-o notă către Bryan din ziua de miercuri, 28 aprilie, a doua zi după o întâlnire a Cabinetului la care se discutase incidentul Falaba, Wilson a scris: „Poate că nu e necesar deloc să facem intervenţii oficiale în această chestiune”[115].

Leon Thrasher, pasagerul american, era în continuare dat dispărut, presupunându-se că trupul său plutea în derivă în Marea Irlandei. A fost, şi aceasta, încă o bătaie dintr-o cadenţă care părea să devină tot mai alertă şi mai sonoră.

---

[48] Schachtman, Edith and Woodrow, p. 41; G. Smith, When the Cheering Stopped, p. 11; New York Times, 12 august 1914.

[49] În 1913, Ziua Inaugurării a fost în luna martie. [În prezent, Ziua Inaugurării mandatului de Preşedinte al Statelor Unite este 20 ianuarie (21, dacă 20 cade într-o duminică) din anul următor celui în care au fost organizate alegeri la 4 noiembrie; până în 1933, însă, la inaugurarea primului mandat al lui F.D. Roosevelt, data respectivă era 4 martie, ziua intrării în vigoare, în 1789, a Constituţiei Statelor Unite ale Americii (n. trad.).]

[50] Schachtman, Edith and Woodrow, p. 72.

[51] Casa Harlakenden îi aparţinea unui autor american pe nume Winston Churchill, ale cărui cărţi erau foarte populare la vremea respectivă – atât de populare, încât el şi celălalt Winston, politicianul, au corespondat şi cel din urmă a decis ca, în toate scrierile sale, să insereze iniţiala S., de la Spencer, între Winston şi Churchill. Numele său

complet şi oficial era Winston Leonard Spencer-Churchill. (n. trad.)

[52] Schachtman, Edith and Woodrow, p. 48.

[53] Berg, Wilson, pp. 341–342.

[54] Din 27 iunie 1914.

[55] Keegan, The First World War, pp. 53–54, 55, 57, 58; Thomson, The Twelve Days, p. 89.

[56] Thomson, The Twelve Days, p. 186. Când a citit în presă o ştire potrivit căreia Marea Britanie urma să înceapă curând mobilizarea, Shackleton s-a oferit, într-o manieră destul de cavalerească, să-şi anuleze expediţia şi şi-a pus la dispoziţie nava şi serviciile, drept contribuţii la efortul de război. Churchill i-a răspuns telegrafic: „Daţi-i drumul”.

[57] Thomson, The Twelve Days, pp. 64, 65, 67, 97.

[58] Keegan, The First World War, pp. 10, 12, 15.

[59] The New York Times, 27 iunie 1914.

[60] Devlin, Too Proud to Fight, p. 220; Keegan, The First World War, pp. 17, 18, 19, 38, 42–43.

[61] Thomson, The Twelve Days, p. 23.

[62] Tuchman, The Zimmermann Telegram, p. 11.

[63] Keegan, The First World War, pp. 29, 30, 32–33.

[64] Berg, Wilson, p. 334.

[65] Berg, Wilson, pp. 337, 774. Marea Britanie nu agrea neutralitatea americană. Pe 20 decembrie 1914, şeful Statului-Major al Forţelor Navale, Jacky Fisher, scria: „Va veni vremea când Statelor Unite le va părea foarte rău că au fost neutre. [...] Fără îndoială, vom învinge. Doar că-mi pare FOARTE rău (cf. Marder, Fear God and Dread Nought, 3, p. 99). În aceeaşi scrisoare, Fisher făcea referire la un poem de William Watson, foarte răspândit popular în Marea Britanie, intitulat Către America privitor la Anglia. Watson întreabă: „...Tigrul din bârlogul său / Sare la gâtul mamei tale, şi ţie-ţi este cu putinţă acum / Să stai şi să te uiţi ca şi cum ai fi un străin?”

[66] Brooks, The United States and the War, pp. 237–238.

[67] Keegan, The First World War, pp. 82–83; Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 51; The New York Times, 4 octombrie 1914.

[68] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 51.

[69] Keegan, The First World War, pp. 135–136.

[70] Keegan, The First World War, p. 176.

[71] Berg, Wilson, p. 337.

[72] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 50.

[73] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 52.

[74] Berg, Wilson, pp. 339–340; Devlin, Too Proud to Fight, p. 227; Schachtman, Edith and Woodrow, p. 52.

[75] Berg, Wilson, p. 352.

[76] Textual: „păcăleală de război” (fr. – n. trad.).

[77] Doerries, Imperial Challenge, p. 94. Wilson îi va scrie lui House mai târziu: „O astfel de utilizare a steagurilor face în mod direct jocul Germaniei, cu planul ei extraordinar de a distruge comerţul” (290). Şi, într-adevăr, după cum relata James Watson Gerard, ambasadorul american în Germania, ştirea referitoare la episodul cu steagul de pe Lusitania a înfuriat presa şi opinia publică germane: „Campania de aici, mânată de ură împotriva Americii, a căpătat proporţii îngrijorătoare”, i-a telegrafiat el Secretarului de Stat Bryan, pe 10 februarie 1915. „Oameni foarte afectaţi de raportul publicat, potrivit căruia Lusitania, ca urmare a ordinului Amiralităţii Britanice, a arborat drapelul american în Canalul Irlandez şi, astfel, a intrat în Liverpool” (telegramă, Gerard către Bryan, 10 februarie 1915, în Foreign Relations).

[78] Prima misiune submarină a Germaniei a părut să confirme scepticismul iniţial al Marinei germane cu privire la valoarea submarinelor. Pe 6 august 1914, după ce a fost înştiinţată că navele de război britanice intraseră în Marea Nordului, Germania a trimis zece submarine, cu scopul de a le urmări şi a le scufunda. Submarinele au plecat de la baza lor de pe coasta germană a Mării Nordului, fiind autorizate să navigheze până la extremitatea nordică a Scoţiei, o distanţă pe care nici un submarin german n-o mai parcursese până atunci. Un submarin a avut probleme cu motoarele diesel şi a trebuit să se întoarcă la bază. Alte două s-au pierdut. Unul a fost surprins de un crucişător britanic, HMS Birmingham, care l-a atacat cu pintenul entravei şi l-a scufundat, omorându-i pe toţi cei aflaţi la bord. Soarta celuilalt submarin dispărut nu a fost lămurită niciodată. Restul s-au întors la bază, fără să fi scufundat nimic. „Nu e încurajator”, a scris un ofiţer (Thomas,

Raiders of the Deep, p. 16). Vezi, de asemenea, Halpern, A Naval History of World War I, p. 29; Scheer, Germany's High Sea Fleet in the World War, pp. 34–35.

[79] Churchill, The World Crisis, p. 723.

[80] Vezi Doyle, Pericol!, în întregime.

[81] New York Times, 16 noiembrie 1917.

[82] Memorandum, ianuarie 1914 (arhiva personală Jellicoe).

[83] Churchill, The World Crisis, p. 409. Din perspectivă britanică, scufundarea unei nave civile era o atrocitate. „S-o scufunzi fără reţinere era odios", a scris Churchill; „s-o scufunzi fără să asiguri siguranţa echipajului, să laşi acel echipaj să piară în bărci nepuntate sau să se înece în mijlocul valurilor era, în ochii tuturor popoarelor deprinse cu navigaţia maritimă, un act oribil, care până atunci numai piraţii îl săvârşiseră în mod deliberat" (p. 672).

[84] Trimitere la marea bătălie navală de la Trafalgar, de pe 21 octombrie 1805, dintre Marina britanică, aflată sub comanda amiralului Horatio lord Nelson, şi flotele combinate franceză şi spaniolă. (n. trad.)

[85] Churchill, The World Crisis, pp. 144, 145.

[86] Breemer, Defeating the UBoat, p. 12; Frothingham, The Naval History of the World War, p. 57; Scheer, Germany's High Sea Fleet in the World War, pp. 25, 88. Termenul german pentru „paritate aproximativă" în materie de putere navală era Kräfteausgleich (Breemer, Defeating the UBoat, 12).

[87] Churchill, The World Crisis, p. 146; vezi şi Scheer, Germany's High Sea Fleet in the World War, p. 11. Acest impas, asemănător unei remize la şah, nu convenea nici uneia dintre părţi. Ambele flote sperau să se distingă în război şi erau iritate de lipsa unei acţiuni decisive, aducătoare de glorie. Marinarii germani erau nevoiţi să îndure batjocura soldaţilor germani, care îi luau peste picior: „Dragă Patrie, stai liniştită, flota doarme în siguranţă în port". De partea britanică, era o lungă tradiţie de succes naval al Amiralităţii, care trebuia să fie protejată. După cum a spus un ofiţer superior: „Nelson s-ar întoarce în mormânt". John Jellicoe, amiralul Marii Flote britanice, era sensibil la felul în care avea să fie resimţită o strategie într-atât de defensivă de către actualii şi foştii săi camarazi din Marină. Într-o scrisoare din 30 octombrie 1914 către Amiralitate, el mărturisea că se temea că o asemenea strategie avea să fie considerată „respingătoare" şi scria: „Simt că astfel de tactici, dacă nu sunt înţelese, vor aduce oprobriul asupra mea". Cu toate acestea, intenţiona să păstreze strategia, „fără să ţină seama de opiniile neavizate şi de critici" (Koerver, German Submarine Warfare, pp. xxviii, xv; vezi scrisoarea lui Jellicoe, în Frothingham, The Naval History of the World War, p. 317).

[88] Arhiva personală Hook.

[89] Breemer, Defeating the UBoat, p. 17; Churchill, The World Crisis, pp. 197–198; Marder, From the Dreadnought to Scapa Flow, p. 57. Breemer declară că peste 2 500 de marinari au murit în incidentul cu pricina.

[90] His/Her Majesty's Ship (sau Submarine), prefixul atribuit navelor Marinei Regale britanice. (n. trad.)

[91] Broad Fourteens, o zonă în care adâncimea este relativ constantă, de 14 stânjeni marini (în jur de 26 m), ceea ce face ca, pe hărţile marine pe care adâncimea este dată în unităţi imperiale britanice (fathom), să figureze de multe ori numărul 14. (n. trad.)

[92] Când a auzit pentru prima oară porecla „escadrilă momeală vie”, în timpul unei vizite făcute Flotei, Churchill a investigat problema şi a devenit suficient de îngrijorat, pentru ca vineri, 18 septembrie 1914, să trimită o notă către cel care, la vremea respectivă, era adjunctul său, prinţul Ludovic de Battenberg (care avea să fie forţat curând să-şi părăsească postul, datorită originii sale germane), solicitându-i să retragă navele. Prinţul a fost de acord şi i-a ordonat şefului Statului-Major să trimită crucişătoarele altundeva. „A fost suficient ca să fiu mulţumit” – a scris Churchill – „şi nu m-am mai gândit la problemă, fiind sigur că ordinele date aveau să fie puse în aplicare în cel mai scurt timp.” Însă, patru zile mai târziu, navele erau tot acolo, într-o stare care le făcea să fie chiar mai expuse decât de obicei. În mod obişnuit, un grup de distrugătoare veghea asupra lor, dar, în următoarele câteva zile, vremea a devenit atât de furtunoasă, încât a forţat distrugătoarele să se întoarcă în port. Până marţi, 22 septembrie, marea se liniştise, iar distrugătoarele au început să se deplaseze înapoi către zona de patrulare. Weddigen a ajuns acolo primul (Churchill, The World Crisis, pp. 197–198).

[93] Aluzie la personajul cu acest nume, căpitanul James Hook, din povestea lui Peter Pan. (n. trad.)

[94] Nava s-a înclinat suficient de mult, încât o parte din fundul ei a ieşit la suprafaţă, la fel cum a ieşit şi „chila carenei”. Hook a văzut „sute de capete de oameni plutind”

în apă, „în timp ce un flux continuu de bărbaţi foarte sumar îmbrăcaţi au apărut de pe puntea superioară şi au început să alunece în jos, ca pe tobogan, pe o latură a navei, oprindu-se brusc atunci când au ajuns la chila carenei, suindu-se pe ea şi continuându-şi alunecarea, până când au căzut, pleoscăind, în apă. Îmi aduc aminte că mă întrebam dacă nu s-au rănit cumva când au început să alunece pe crusta depusă pe coca navei, sub linia de plutire” (arhiva personală Hook).

[95] Textual: „ambarcaţiune subacvatică” (germ. – n. trad.).

[96] Textual: „căpitan-locotenent” (germ.), prescurtat Kptlt. (n. trad.).

[97] Cifra de două treimi este preluată din Black, The Great War and the Making of the Modern World, p. 50.

[98] Contele Johann-Heinrich von Bernstorff, telegramă către William Jennings Bryan, 7 februarie 1915; vezi şi anexa „Memorandumul Guvernului german”, în Foreign Relations.

[99] Scheer, Germany’s High Sea Fleet in the World War, p. 218. Amiralul Scheer avea o viziune mai degrabă rece cu privire la costurile umane ale războiului şi la rolul submarinelor în promovarea scopurilor Germaniei. „Cu cât mai viguros este purtat războiul, cu atât mai repede se va termina, şi nenumărate fiinţe umane şi bunuri vor fi salvate dacă durata războiului este scurtată”, a scris el. „În consecinţă, un submarin nu poate să cruţe echipajele vapoarelor, ci trebuie să le trimită la fund cu nava lor cu tot”, adăugând: „Gravitatea situaţiei cere să ne eliberăm de toate scrupulele care, cu siguranţă, nu mai au justificare”. Această logică, argumenta Scheer, solicita, de

asemenea, ca avantajul submarinului să fie exploatat la maximum: „Nu ceri de la un avion să atace duşmanul pe roţi”, iar a nu folosi la maximum capacitatea submarinului de a efectua un atac-surpriză, „ar fi lipsit de sens şi neconform cu abordarea militară”. În plus, argumenta Scheer, delimitând o zonă de război şi avertizând navele să rămână în afara ei, Germania îşi precizase în mod clar intenţiile. Drept consecinţă, dacă un submarin scufunda nave comerciale, „cu tot cu echipajele lor şi pasagerii aflaţi la bord”, de vină erau victimele, „care nu au ţinut cont de avertismentele noastre şi, în mod conştient, s-au expus riscului de a fi torpilate” (pp. 220, 221, 222–223, 228).

[100] William Jennings Bryan, telegramă către Ministerul de Externe german, via James W. Gerard, 10 februarie 1915, în Foreign Relations.

[101] Bethmann-Hollweg era un fel de umanist – un pianist şi clasicist de talent –, care putea să-l citească pe Platon în greceşte (Thomson, The Twelve Days, p. 119).

[102] Devlin, Too Proud to Fight, 322; Gibson & Prendergast, The German Submarine War, p. 105.

[103] Scheer, Germany’s High Sea Fleet in the World War, p. 231.

[104] Cooper, Woodrow Wilson, p. 282; Grayson, Woodrow Wilson, p. 50; Levin, Edith and Woodrow, p. 52.

[105] John Rolfe (1585–1622), unul dintre primii colonişti englezi din America de Nord, care ar fi reuşit cel dintâi să cultive tutunul ca plantă de export, în colonia Virginia. S-a căsătorit cu Pocahontas (mai târziu numită Rebecca Rolfe,

1595–1617), fiica şefului unei confederaţii de triburi indiene din Virginia. (n. trad.)

[106] E.B. Wilson, My Memoir, 22; Cooper, Woodrow Wilson, p. 282.

[107] E.B. Wilson, My Memoir, p. 56; Cooper, Woodrow Wilson, p. 281.

[108] E.B. Wilson, My Memoir, p. 56; Link, Wilson: Confusions and Crises, pp. 1–2.

[109] E.B. Wilson, My Memoir, p. 56; Cooper, Woodrow Wilson, p. 281; Levin, Edith and Woodrow, p. 53. De când murise Ellen Wilson, se râsese foarte puţin la Casa Albă. În timpul acestei prime întâlniri dintre Galt şi preşedinte, Helen Bones l-a auzit pe Wilson râzând de două ori. „Nu pot să spun că am anticipat încă din primul minut ce urma să se întâmple”, îşi amintea ea. „E posibil să-mi fi luat vreo zece minute” (G. Smith, When the Cheering Stopped, p. 14).

[110] Schachtman, Edith and Woodrow, p. 74; Link, Wilson: Confusions and Crises, pp. 1–2.

[111] Link, Wilson: Confusions and Crises, pp. 1–2.

[112] Levin, Edith and Woodrow, p. 51.

[113] Mersey, Report on the Loss of the „Falaba”, integral. Un ziar a descris ceea ce se întâmplase drept „dovada unei îngrozitoare sete de sânge”. Cel puţin un martor aflat la bord a relatat că echipajul submarinului râsese şi-şi bătuse joc de supravieţuitorii care se zbăteau în apă. Într-un raport primit prin telegraf de la Ambasada Statelor Unite

din Londra, era citată declaraţia unui alt martor, potrivit căreia, dacă submarinul ar mai fi aşteptat doar zece sau 15 minute înainte de a trage, „toţi ar fi putut fi salvaţi”. O anchetă ulterioară, efectuată de comisia pentru naufragii a Marii Britanii, a fost condusă de către lordul Mersey, care, cu trei ani mai devreme, prezidase o anchetă referitoare la scufundarea Titanicului. Mersey a criticat în termeni duri timpul pe care Forstner li-l acordase pasagerilor, spunând că fusese „în mod cât se poate de clar insuficient..., fapt care mă duce la concluzia conform căreia căpitanul submarinului şi-a dorit şi a plănuit nu doar să scufunde nava, ci, făcând acest lucru, să sacrifice, pe deasupra, vieţile pasagerilor şi ale membrilor echipajului”. În ceea ce priveşte dovezile referitoare la râsete şi batjocuri, Mersey a spus: „Prefer să păstrez tăcerea cu privire la această chestiune, în speranţa că informaţia furnizată de martor a fost eronată” (Mersey, Report on the Loss of the „Falaba”, p. 5; vezi şi Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 359; Walker, Four Thousand Lives Lost, pp. 80, 81; consulul general al Statelor Unite din Londra, telegramă către William Jennings Bryan, 7 aprilie 1915, în Foreign Relations.

[114] Cooper, Woodrow Wilson, p. 277.

[115] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 365.

LUSITANIA: TETINE DE CAUCIUC ŞI THACKERAY

În săptămâna dinaintea plecării, pasagerii care locuiau la New York au început să-şi facă bagajele în mod serios, în

timp ce majoritatea celor veniţi din alte părţi au început să sosească în metropolă cu trenul, feribotul şi automobilul. Au găsit un oraş care fierbea de căldură – 33 de grade, marţi, 27 aprilie, când încă mai erau patru zile până la „Ziua Pălăriei de Pai”, adică sâmbătă, 1 mai, când orice bărbat putea, în sfârşit, să-şi poarte pălăria de vară. Bărbaţii respectau această regulă. Un reporter de la The New York Times a făcut un sondaj ad-hoc pe Broadway şi a reperat numai două pălării de pai: „Mii de bărbaţi asudaţi, vădit incomodaţi, mergeau purtându-şi anevoie acoperămintele de iarnă, care le stăteau în toate unghiurile pe capete, sau ducându-şi-le în mâinile încălzite şi umede”[116].

Oraşul părea netulburat de război. „Marea Cale Albă” – Broadway –, botezată astfel pentru că era luminată ca ziua de lămpi electrice, strălucea de splendoare şi agitaţie în fiecare noapte, ca de obicei, deşi acum avea o concurenţă neaşteptată. O serie de restaurante începuseră să ofere, pe lângă mâncare, şi reprezentaţii generoase, cu toate că nu deţineau licenţe pentru spectacole. Municipalitatea ameninţa să ia măsuri împotriva acestor „cabarete” rebele. Un operator, administratorul restaurantului Reisenweber de la intersecţia dintre Bulevardul Opt şi Rondul Columbus, afirma că el, unul, ar fi salutat o interdicţie. Concurenţa îl epuiza. Stabilimentul său găzduia varieteul muzical intitulat Muştar prea mult, care prezenta „o mulţime de FETE FRUMOASE”, şi, separat, „Cabaretul Valvârtej”, cu un cvintet de muzicanţi şi un meniu complet – table d’hôte – la un dolar, cu dans între felurile de mâncare. „Publicul” – se plângea el – „are nişte pretenţii atât de ridicole, pentru distracţii elaborate la pachet cu mesele, încât este un adevărat pericol pentru toţi cei care au afaceri în domeniul restaurantelor.” [117]

În cazul în care vreunul dintre pasagerii nou sosiţi avea nevoie, în ultimul moment, de ceva de îmbrăcat pentru călătorie, avea la dispoziţie veşnica atracţie a New Yorkului: magazinele. Reducerile de primăvară ori începuseră deja, ori erau pe cale să înceapă. Lord & Taylor, de pe Bulevardul Cinci, făcea reclamă la pelerine de ploaie pentru bărbaţi, la 6,75 de dolari, mai puţin de jumătate din preţul obişnuit. B. Altman, situat la câteva străzi mai departe spre sud, nu catadicsea să scrie preţurile actuale, ci asigura cumpărătoarele că aveau să găsească „reduceri ferme” la preţurile rochiilor de seară şi ale costumelor de la Paris, acestea aflându-se la etajul doi al magazinului, la raionul „Costume speciale”. Şi, lucru ciudat, o croitorie de tradiţie germană, Casa Kuppenheimer, făcea reclamă unui costum special, zis „costumul britanic”. Reclamele companiei declarau: „Toţi bărbaţii sunt tineri în aceste zile agitate”[118].

Economia metropolei, precum cea a întregii naţiuni, se ameliorase deja spectaculos, datorită creşterii, pe timp de război, a cererii de produse americane, în special de muniţie. Acalmia livrărilor era de domeniul trecutului; la finele anului, Statele Unite aveau să înregistreze un surplus comercial record, în valoare de un miliard şi jumătate de dolari, sau 35,9 miliarde în dolarii de astăzi.[119] Piaţa imobiliară, o nesfârşită obsesie la New York, prospera şi ea, clădiri mari fiind în curs de construcţie şi în Partea de Est, şi în cea de Vest[120]. Urma să înceapă construcţia unei noi clădiri de apartamente, de 12 etaje, la intersecţia dintre Strada 88 şi Broadway. Costuri aşteptate: 500 000 de dolari. Oamenii se afişau cheltuind extravagant.[121] Este posibil ca unii dintre pasagerii de la clasa întâi, de pe Lusitania, să fi participat vineri noaptea, înaintea plecării, la o mare petrecere la restaurantul Delmonico’s, dată de

lady Grace Mackenzie, căreia ziarul The New York Times îi spunea „vânătoreasa”. Petrecerea tematică, axată pe junglă, a avut 50 de invitaţi, printre care exploratori, vânători, zoologi, doi gheparzi şi „o gorilă neagră”. Cei de la Delmonico’s umpluseră salonul de banchete cu palmieri şi tapetaseră pereţii cu frunze de palmier, pentru a crea efectul unei cine luate într-un luminiş african. Bărbaţi negri, cu pantaloni strâmţi şi tunici albe, supravegheau animalele, deşi pigmentul negru s-a dovedit a fi, de fapt, efectul plutei arse şi al luminii slabe. Lista aperitivelor includea ouă de vultur umplute.

Cu toate că ziarele din oraş ofereau numeroase ştiri despre război, politica şi delictele tindeau să domine primele pagini. Crimele fascinau, ca întotdeauna. Joi, 29 aprilie, în toiul valului de căldură, un comerciant de produse agricole, care-şi pierduse de curând slujba, îşi trimisese la cinematograf soţia, pe urmă îşi împuşcase mortal fiul de cinci ani şi se sinucisese.[122] Un bărbat din Bridgeport, Connecticut, îi oferise iubitei sale un inel de logodnă şi-i înmânase un capăt al unei panglici, capătul celălalt dispărând în buzunarul lui. „O surpriză”, îi spusese bărbatul, îndemnând-o să tragă de el. Ea îi îndeplinise rugămintea. Panglica era legată de trăgaciul unui revolver. Bărbatul murise pe loc.[123] Iar vineri, 30 aprilie, patru criminali fugiseră din salonul de drogaţi al Spitalului Bellevue, purtând pijamale roz. Trei dintre ei fuseseră găsiţi, „în urma căutărilor meticuloase prin cartier, întreprinse de poliţişti, de îngrijitorii de la spital şi de nişte băieţei”[124], scria în ziarul The New York Times. Cel de-al patrulea scăpase, probabil îmbrăcat tot în roz.

Şi mai era ceva: o ştire că se încheiaseră pregătirile pentru o ceremonie în cursul căreia o fântână comemorativă urma să le fie dedicată lui Jack Phillips, un telegrafist de la

bordul Titanicului, şi altor opt operatori Marconi, de asemenea ucişi în dezastre maritime. Articolul observa: „Este lăsat spaţiu pentru alte nume, care ar putea fi adăugate în viitor”[125].

Lista pasagerilor de pe Lusitania[126] cuprindea 949 de cetăţeni britanici (inclusiv rezidenţi în Canada), 71 de ruşi, 15 iranieni, opt francezi, şase greci, cinci suedezi, trei belgieni, trei olandezi, doi italieni, doi mexicani, doi finlandezi şi câte un călător din Danemarca, Spania, Argentina, Elveţia, Norvegia şi India.

Grupul american, potrivit însemnărilor oficiale ale companiei Cunard, totaliza 189 de oameni.[127] Ei proveneau din localităţi de pe tot întinsul ţării. Doi bărbaţi din Virginia erau funcţionari la o companie de construcţii navale şi mergeau în Europa ca să studieze achiziţia de submarine. Cel puţin cinci pasageri erau originari din Philadelphia, alţii din Tuckahoe, New York; Braceville, Ohio; Seymour, Indiana; Pawtucket, Rhode Island; Hancock, Maryland; şi Lake Forest, Illinois. O serie proveneau din Los Angeles: familia Blickes, soţ şi soţie, care călătoreau la clasa întâi, şi trei membri ai familiei Bretherton, la clasa a treia. Cristos călătorea şi el printre ei: Christ Garry, din Cleveland, Ohio, la clasa a doua.

Toţi aceştia au stat la hoteluri şi pensiuni sau pe la rude şi prieteni, la adrese de prin tot oraşul. Cel puţin şase au stat la hotelul Astor, alţi şase la Biltmore. Au ajuns în diverse momente în cursul săptămânii, cărând munţi de bagaje. Cunard îi permitea fiecărui pasager o jumătate de metru cub de bagaje. Oamenii şi-au adus cufere, unele intens colorate – în roşu, galben, albastru, verde –, altele cu suprafeţe din piele, pe care erau imprimate modele

zigzagate, cu întăriturii din lemn. Au adus „valize extensibile” pentru a transporta rochiile, pelerinele, smochingurile şi costumele de afaceri. În cele mai mari dintre acestea, puteau încăpea şi 40 de costume bărbăteşti. Au adus cutii mari, construite special pentru încălţăminte, iar acestea miroseau plăcut a lac şi a piele. Duceau şi bagaje mai mici, fiind grijulii cu privire la lucrurile de care aveau nevoie cât timp se aflau la bord şi la lucrurile care puteau fi lăsate în cala pentru bagaje a navei. Pasagerii care soseau cu trenul îşi puteau trimite bagajele cele mai greoaie din oraşele de origine direct către cabinele lor sau în cala pentru bagaje a navei, cu convingerea că bunurile lor aveau să fie acolo când se îmbarcau ei.

Şi-au adus hainele cele mai bune, iar, în unele cazuri, singurele lor haine.[128] Gama de culori dominantă era negru şi gri, însă existau şi articole mai vesele. O tunică în carouri purpurii şi albe. O jachetă băieţească roşie, tricotată, cu nasturi albi. O curea verde din velur. Lucrurile se complicau în cazul bebeluşilor. Îmbrăcămintea lor era complexă. Numai ţinuta unui singur bebeluş-băiat consta dintr-un scutec din lână albă; un costumaş din bumbac alb cu tigheluri în roşu şi albastru; o salopetă din bumbac albastru, cu broderii în formă de pătrate făcute din puncte, cu dublură în faţă şi încheiată la spate cu nasturi albi; o jachetă din lână gri cu patru nasturi de fildeş; ciorapi negri; şi pantofiori cu barete. La toate acestea, se adăuga o „tetină de cauciuc”, sau suzetă, legată de gâtul bebeluşului cu un şnur.

Pasagerii cei mai bogaţi aveau inele, broşe, pandantive, lănţişoare şi coliere cu diamante, safire, rubine şi onix (şi sardonix, sora cea roşie a onixului). Au luat cu ei obligaţiuni şi bilete de bancă, şi scrisori de prezentare, dar

şi bani gheaţă. O femeie de 35 de ani a adus cu ea cinci bancnote de 100 de dolari; o alta – 11 bancnote de 50. Fiecare părea să aibă câte un ceas, invariabil într-o carcasă de aur. O femeie şi-a adus ceasul fabricat la Geneva, „Remontoir Cylindre 10 Rubis Medaille D'Or, Nr. 220063", din aur, dar cu partea din faţă sângerie. Mai târziu, numerele de serie ale acestor ceasuri aveau să se dovedească inestimabile.

Pasagerii şi-au adus jurnale, cărţi, stilouri, cerneală şi alte instrumente cu care să-şi omoare timpul. Ian Holbourn, celebrul scriitor şi conferenţiar[129], care acum se întorcea dintr-un tur de cuvântări ţinute în America, şi-a adus cu el manuscrisul unei cărţi la care lucra de două decenii, asupra teoriei lui despre frumos, ale cărui pagini ajunseseră de ordinul miilor. Era singurul exemplar pe care-l avea. Dwight Harris, un newyorkez de 31 de ani dintr-o familie bogată, a luat cu el un inel de logodnă. Avea planuri. Avea şi griji. Vineri, 30 aprilie, s-a dus la magazinul universal John Wanamaker din New York şi a cumpărat o centură de salvare făcută la comandă.

Un alt bărbat şi-a luat în bagaj un sigiliu din aur cu care să poată imprima în ceară, pe spatele unui plic, motto-ul latin Tuta Tenebo, „Te voi păstra în siguranţă".

Pasagerul de la clasa întâi Charles Emelius Lauriat, Jr., un librar din Boston, transporta câteva obiecte având o valoare deosebită. Lauriat era un bărbat arătos, de 40 de ani, cu o privire ageră şi un păr şaten atent îngrijit. Din 1894, era preşedintele uneia dintre cele mai cunoscute librării din ţară, Compania Charles E. Lauriat, de pe strada Washington nr. 385 din Boston, la o distanţă de câteva clădiri de parcul Boston Common – asta într-o vreme când

un comerciant de cărţi putea dobândi recunoaştere naţională. Era „epoca de aur a colecţionării de cărţi în America”[130], potrivit unui istoric, în care s-au adunat unele dintre marile colecţii private ale naţiunii, devenite mai târziu biblioteci preţioase, precum Morgan din New York şi Folger din Washington. Lauriat era un înotător şi un navigator desăvârşit, care juca polo pe apă şi participa în mod regulat la curse cu barca lui cu pânze, de cinci metri şi jumătate lungime, şi arbitra concursuri de canotaj care aveau loc în apele de coastă ale Noii Anglii în fiecare vară. Ziarul Boston Globe îl numise un „corăbier înnăscut”[131]. Un fel de celebritate şi el, măcar în cercurile literare, Lauriat lua cina în mod regulat la Player’s Club din oraş, adeseori cu unul dintre criticii şi poeţii de frunte ai vremii, William Stanley Braithwaite.[132]

Magazinul, situat iniţial chiar vizavi de Old South Church din Boston, fusese înfiinţat în 1872 de tatăl lui Lauriat şi de un partener, Dana Estes, sub denumirea Estes & Lauriat, şi, pe atunci, se ocupa şi cu publicarea de cărţi. Trei ani mai târziu, cei doi parteneri îşi împărţiseră afacerea în două companii, Lauriat preluând partea de vânzări cu amănuntul. În momentul scindării, magazinul devenise deja o instituţie a oraşului Boston, „fiind, în egală măsură, club de dezbateri şi librărie”[133], potrivit unei relatări. Era un loc de întâlnire pentru scriitori, cititori, intelectuali, artişti şi, printre clienţii săi obişnuiţi, se numărau Ralph Waldo Emerson şi Oliver Wendell Holmes. Despre bătrânul Lauriat se spunea că se considera un „ghid, consilier şi prieten”[134] al clienţilor săi şi că întreţinea în magazin o atmosferă pe care un gazetar a numit-o „ca de acasă”[135].

Magazinul era lung şi îngust şi se înfunda până la mare distanţă de stradă, arătând mai degrabă a galerie de mină, decât a galerie comercială, cu cărţi cocoţate pe pereţi

până sus de tot, în tavan, şi aşezate în stive pe tejghelele din mijloc.[136] Un şir de trepte ducea către un balcon plin cu cărţi ale colecţionarilor şi cu „cărţi de societate”, acestea fiind valoroase, pentru că proprietarii lor fuseseră renumiţi sau persoane de vază. O atracţie pentru cei ahtiaţi după cărţi era Sala de Cărţi Vechi a magazinului, de la subsol, plină cu „inestimabile bijuterii”, care, potrivit unei istorii a magazinului, ieşiseră pe piaţă în special „datorită desfiinţării unor vechi biblioteci englezeşti din case de la ţară”. Vitrinele de pe strada Washington atrăgeau mulţimi de privitori la ora prânzului. Cărţile rare erau expuse la ferestrele de pe o latură a uşii principale, cărţile noi pe cealaltă latură, inclusiv acelea care aveau cele mai ţipătoare coperţi, cunoscute chiar şi atunci sub numele de bestseller. (Un autor american de mare popularitate, care publica în fiecare an câte un volum de succes, purta, curios lucru, numele de Winston Churchill.) Lauriat a fost unul dintre primele magazine care a scos la vânzare „stocuri nevândute”, cărţi cândva răspândite, care, totuşi, rămăseseră nevândute după valul iniţial şi pe care editorii erau dispuşi să i le vândă lui Lauriat cu o reducere semnificativă de preţ. La rândul său, acesta le vindea clienţilor la o fracţiune din preţurile lor iniţiale, o parte a afacerii care s-a bucurat de un succes atât de mare, încât magazinul a început să tipărească un „Catalog al Stocurilor”, publicat în fiecare toamnă.

Dar ceea ce a diferenţiat, de la bun început, magazinul Lauriat de alte librării a fost decizia bătrânului Lauriat de a face o călătorie anuală la Londra, ca să cumpere masiv cărţi vechi şi să le vândă în America la preţuri mult mai mari, profitând de diferenţa de cerere care exista pe cele două ţărmuri ale Atlanticului şi folosindu-se, între timp, şi de preţurile în scădere şi de vitezele mai mari ale navelor,

făcute posibile de apariţia vaselor cu aburi transatlantice. Lauriat a făcut prima călătorie în 1873, cu Atlas, unul dintre primele vase cu aburi ale companiei Cunard. Cumpărăturile lui erau, în mod obişnuit, subiect de ştiri. O achiziţie a unei Biblii care data din 1599, o Biblie de la Geneva – zisă şi „a Şorţurilor”, pentru că folosea cuvântul şorţuri ca să descrie ce purtau Adam şi Eva –, a dus la apariţia unui articol întreg în ziarul The New York Times.[137] La sfârşitul secolului, librăria devenise unul dintre magazinele de frunte din ţară, care vindeau şi făceau importuri de cărţi rare, manuscrise şi ilustraţii, menţiunile ex libris fiind menite să atragă preţuirea viitorilor bibliofili.

Charles Lauriat Jr. a continuat secerişul transatlantic al tatălui său şi, în acea ultimă săptămână din aprilie 1915, se pregătea să pornească în următoarea sa călătorie de cumpărături. Ca întotdeauna, Lauriat plănuia să stea la Londra câteva luni, timp în care umbla după cărţi şi obiecte cu valoare literară pe care să le achiziţioneze, urmând ca ele să fie împachetate în lăzi şi expediate cu vaporul înapoi la Boston. Cele mai valoroase descoperiri şi le transporta în bagajele personale şi nu se gândise niciodată să şi le asigure împotriva pierderii, „căci riscul – spunea el – este practic nul”[138]. Nici războiul nu l-a determinat să-şi schimbe practica. „În opinia noastră, vapoarele de pasageri erau imune la atacurile submarinelor”, scria el.

Lauriat şi-a cumpărat biletul cu nr. 1297 de la o agenţie din Boston a companiei Cunard şi, făcând acest lucru, a întrebat dacă nava urma să fie „escortată prin zona de război”[139]. Funcţionarul i-a răspuns: „A, da! Se vor lua toate măsurile de precauţie”.

Lauriat alesese Lusitania tocmai pentru viteza ei. În mod obişnuit, prefera vasele mici, lente, „dar, în acest an” – scria el –, „am vrut să-mi scurtez călătoria de afaceri cât de mult posibil”[140]. Cu viteza maximă de 25 de noduri a Lusitaniei, se aştepta să ajungă la Liverpool vineri, 7 mai, şi apoi la Londra la timp, ca să înceapă lucrul sâmbătă dimineaţa, pe 8 mai. Plănuia să călătorească împreună cu un prieten, Lothrop Withington, o autoritate în genealogie, care era expert îndeosebi în vechile arhive ale oraşelor Salem din Massachusetts şi Canterbury din Anglia. Amândoi bărbaţii erau căsătoriţi, dar în această călătorie îşi lăsau soţiile acasă. Lauriat avea patru copii – un sugar printre ei – a căror fotografie intenţiona s-o ia cu el.

Avea cinci bagaje: o servietă din piele, o valiză mică, o valiză extensibilă, o cutie mare de pantofi şi cufărul său pentru călătoriile pe vapor.[141] La cină, trebuia să poarte ţinute formale şi tot ce presupuneau ele. Diversele lui costume de zi necesitau pantofi de stiluri diferite. Mai erau bretelele şi şosetele, cravatele şi butonii. Îşi împachetase şi costumul preferat de knickerbocker[142], cu pantalonii tipici, bufanţi, strânşi la genunchi, pe care plănuia să-l poarte în timp ce se plimba pe punte.

El şi Withington erau pregătiţi să ia trenul de noapte către New York joi, 29 aprilie, dar, mai întâi, Lauriat s-a oprit la librăria lui. Acolo, un coleg a deschis seiful magazinului şi i-a înmânat două volume, fiecare cu o copertă care măsura 30 pe 35 de centimetri. Erau albume, dar dintr-o categorie importantă. Unul conţinea 54 de desene, celălalt – 64 de desene, toate realizate de autorul victorian William Makepeace Thackeray, pentru a-şi ilustra propriile lucrări. Thackeray, care a murit în 1863 şi a cărui operă cea mai cunoscută a fost Bâlciul deşertăciunilor, fusese aproape la fel de celebru cândva precum Charles Dickens, iar

poveştile lui satirice, eseurile şi romanele publicate în foileton au fost citite extrem de mult şi cu nesaţ în reviste precum Fraser’s şi Punch. Desenele şi cărţile lui – şi aproape orice alt artefact din viaţa lui, toate cunoscute sub denumirea de „Thackerayana” – erau râvnite de colecţionarii de pe ambele ţărmuri ale Atlanticului, dar mai ales în America.

Lauriat s-a dus cu albumele înapoi la reşedinţa sa din Cambridge, unde le-a examinat în compania soţiei, Marian. Apoi le-a împachetat cu grijă în valiza extensibilă, pe care a încuiat-o. Mai târziu, în aceeaşi noapte, la gară, şi-a dat cufărul şi cutia cu pantofi ca să-i fie transportate direct pe Lusitania, dar şi-a oprit celelalte trei bagaje. Pe acestea, le-a ţinut cu el în vagon.

El şi Withington au ajuns la New York a doua zi dimineaţă, devreme. Era vineri, 30 aprilie, ziua dinaintea plecării planificate a Lusitaniei. Cei doi s-au despărţit temporar. Lauriat a luat un taxi până acasă la Blanche, sora lui, şi la soţul ei, George W. Chandler, pe Strada 71 Vest, numărul 235, din Manhattan. Mai avea o sarcină de îndeplinit, înainte de plecare.

La Waldorf Astoria, situat la intersecţia dintre Bulevardul Cinci şi Strada 33, pasagera de la clasa întâi Margaret Mackworth, de 31 de ani, şi-a împachetat lucrurile, într-o atmosferă întunecată de mâhnire şi depresie. Îi era groază de revenirea ei în Anglia. Era totuna cu întoarcerea la o căsătorie de şapte ani moartă şi la o viaţă încorsetată de război.

Margaret sosise la New York cu o lună înainte, singură, după o călătorie obositoare de zece zile peste Atlantic,

pentru a se întâlni cu tatăl ei, D.A. Thomas, un om de afaceri prosper, care se afla deja în oraş pentru discuţii de afaceri, care variau de la mine până la şlepurile de pe Mississippi. Fusese încântată şi uşurată să-l vadă aşteptând-o pe chei. „În 1915, faptul că am ieşit în New Yorkul luminat de soarele de aprilie, fără griji şi fericită, după ce m-am aflat sub norul greu al războiului de acasă, a fost o uşurare teribilă”[143], îşi amintea ea.

Metropola o fermecase de-a dreptul. „Serile – aproape în fiecare seară –, ieşeam în oraş, sau la spectacole, sau la petreceri”[144], scria ea. Şi-a cumpărat rochii, plătite de tatăl ei, inclusiv o rochie de seară lungă, din catifea neagră, care-i plăcea foarte mult. A văzut cum timiditatea ei obişnuită – „nimicitoare” timiditate – dispărea încet, Margaret începând, pentru prima dată în viaţa ei, să se simtă ca un atu de preţ al tatălui ei, mai degrabă decât o obligaţie. (Timiditatea, însă, n-o împiedicase să lupte pentru dreptul de vot al femeilor pe când era în Anglia, în cursul acestei lupte sărind pe treapta automobilului unui prim-ministru şi punând o bombă care făcuse să explodeze o cutie poştală.) „Acele săptămâni de ospitalitate şi de amabilitate americane, pline de generozitate, de plăcere sincer exprimată la întâlnirea cu cineva, au avut asupra mea un efect care mi-a schimbat tot restul vieţii”, a scris ea.

Margaret şi-a aruncat „peste bord” timiditatea în acea vacanţă. „Întotdeauna i-am fost recunoscătoare pentru asta New Yorkului”[145], mărturisea ea. „Şi, în sfârşit, a fost una dintre ultimele ocazii când m-am simţit în mod conştient foarte tânără.”

Cu toate că ea şi tatăl ei aveau să călătorească la clasa întâi, pe unul dintre cele mai luxoase vase cunoscute în lume, Margaret, acum, nu simţea decât mâhnire şi regret.

În acea dimineaţă de vineri, căpitanul Turner a părăsit nava şi a mers către sud, spre Wall Street, la clădirea City Investing de pe Broadway, numărul 165, o construcţie imensă, urâtă, care se afla, întâmplător, lângă unul dintre cele mai îndrăgite repere ale oraşului, Turnul Singer, construit de Compania de Maşini de Cusut Singer. Acolo, Turner a urcat până la birourile de avocatură ale firmei Hunt, Hill & Betts, unde, la ora 11, s-a aşezat faţă-n faţă cu opt avocaţi, pentru o depoziţie într-unul dintre cele mai fascinante cazuri de atunci – încercarea companiei de navigaţie White Star, proprietara Titanicului, de a cere unui tribunal federal american să-i limiteze răspunderea financiară în faţa revendicărilor formulate de familiile pasagerilor americani decedaţi, care acuzau că dezastrul se petrecuse din „vina şi neglijenţa” companiei.

Turner, care depunea mărturie în favoarea familiilor, fusese citat în calitate de martor-expert, ceea ce însemna recunoaşterea numeroşilor ani în care fusese căpitan al unor nave mari de pasageri şi a respectului pe care i-l acordau alţi marinari, însă a devenit repede clar pentru cei prezenţi că nu-i făcea plăcere să fie chestionat de avocaţi. El a dat numai răspunsuri tăioase, scurte – rareori mai lungi de o singură propoziţie sau frază –, totuşi, s-a dovedit un martor incriminator.

Avocaţii au reuşit să smulgă de la el mărturia că era pe mare când aflase prima dată despre dezastrul Titanicului. Era pe-atunci căpitan pe Mauritania. Titanicul plecase pe 11 aprilie 1912, iar Mauritania – pe 13 aprilie, lucru pe care

Turner şi l-a reamintit, pentru că data fusese problematică pentru pasagerii superstiţioşi, cu toate că, în tradiţia marinarilor, numărul 13 nu prezintă o primejdie deosebită. Plecatul în călătorie pe mare într-o vineri este cel care le stârneşte groaza marinarilor. Primind informaţii prin radio referitoare la gheaţa care se afla pe cursul său, Turner luase hotărârea de a schimba direcţia către sud. Telegrafistul îl înştiinţase primul de coliziunea Titanicului cu un aisberg.

Întrebat acum dacă i se păruse prudent din partea Titanicului să se deplaseze cu o viteză de 20 de noduri sau mai mult, având în vedere că era posibil să fie gheaţă în apropiere, Turner a oferit unul dintre răspunsurile lui cele mai vehemente: „Sigur că nu; 20 de noduri printre gheţuri! Cerule!”[146]

Cel mai bun mod în care ar fi trebuit procedat, a explicat Turner, era să se deplaseze foarte încet sau, pur şi simplu, să se oprească. A recunoscut că radiorecepţia devenise un instrument eficient de alertare a căpitanilor cu privire la prezenţa gheţurilor, însă a respins hotărât studiile de navigaţie, care sugerau că exista posibilitatea avertizării căpitanilor de prezenţa gheţurilor prin monitorizarea atentă a temperaturilor aerului şi a apei, chiar în timp ce navigau. Aşa ceva era inutil, a explicat Turner: „E ca o frecţie la un picior de lemn”.

Turner şi-a exprimat, de asemenea, scepticismul cu privire la importanţa observatorilor. Manualul companiei Cunard cerea să fie doi oameni în cuibul-rândunicii tot timpul: „Eu îi numesc podoabele Departamentului Comercial”, a zis Turner. „Nu se gândesc decât cum să ajungă mai repede acasă şi să-şi numere banii.”

Întrebat dacă le dădea binocluri observatorilor, Turner a replicat: „Sigur că nu; aş putea să le dau la fel de bine şi sticle cu apă minerală”.

Totuşi, a spus el, când naviga prin ape unde ar fi putut apărea gheţuri, dubla întotdeauna marinarul de cart, adăugând alţi doi observatori la prora.

Turner a făcut cunoscut că orice măsuri de precauţie s-ar lua, orice studii s-ar face, gheaţa era întotdeauna un pericol neprevăzut. Uimit de acest lucru, unul dintre avocaţi l-a întrebat: „N-aţi învăţat nimic în urma acelui accident?”

„Absolut nimic”, a zis Turner. „Se va întâmpla din nou.”

În diferite momente ale depoziţiei, avocaţii s-au concentrat asupra navei lui Turner însuşi, punând accentul pe punţile şi pe uşile etanşe ale Lusitaniei, şi, în special, pe buncărele ei longitudinale.

„Ceea ce este foarte neobişnuit în cazul vaselor comerciale, dar destul de obişnuit în cazul navelor militare, nu-i aşa?”

„Da” – a zis Turner –, „o măsură de protecţie.”

Întrebările suplimentare i-au făcut pe avocaţi să înţeleagă faptul că unui căpitan prea puţin îi păsa de cum erau construite navele, inclusiv propria navă.

„Nu sunteţi mecanic, ci navigator, nu?”, a întrebat cineva.

„Exact.”

„Nu acordaţi foarte multă atenţie construcţiei navelor?”

„Nu – atâta vreme, cât plutesc; dacă se scufundă, eu ies.”

Întrebat dacă era ceva „în mod special neobişnuit” în privinţa uşilor etanşe de pe Lusitania, şi de pe sora ei, Mauritania, Turner a răspuns: „Nu ştiu”.

Câteva clipe mai târziu, avocatul a întrebat: „Înainte de Titanic, se presupunea că aceste nave mari erau imposibil de scufundat?”

„Cine v-a spus asta?”, s-a repezit Turner. „Nimeni cu care am fost vreodată pe mare n-a dovedit aşa ceva.”

Depoziţia s-a încheiat cu o întrebare referitoare la faptul dacă o navă cu cinci compartimente inundate putea continua să plutească.

Turner a răspuns: „Stimate domnule, nu ştiu absolut nimic în această privinţă; totul depinde de dimensiunile compartimentelor, de măsura flotabilităţii; dacă are flotabilitate, vasul pluteşte; dacă nu are, se duce la fund”.

Pe urmă, Turner s-a întors pe nava lui.

---

[116] The New York Times, 28 aprilie 1915.

[117] The New York Times, 28 aprilie 1915.

[118] The New York Times, 29 aprilie 1915.

[119] The New York Times, 9 decembrie 1915.

[120] East Side şi West Side, cele două laturi ale insulei prelungi care este Manhattan, zona principală a New Yorkului. (n. trad.)

[121] The New York Times, 1 mai 1915.

[122] The New York Times, 30 aprilie 1915.

[123] The New York Times, 1 mai 1915.

[124] The New York Times, 1 mai 1915.

[125] The New York Times, 1 mai 1915.

[126] „Summary of Passengers' Nationality" („Listă cu naţionalităţile pasagerilor"), RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor & Membrilor Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside. Adresele pasagerilor, inclusiv hotelurile şi alte adrese temporare ale acestora de la New York, se găsesc în Documentele de la Arhivele Naţionale, PRO 22/71, Arhivele Naţionale ale Marii Britanii.

[127] Aici am utilizat numărul oficial furnizat de compania Cunard. Însă alte surse oferă cifre total diferite, una dintre surse indicând că au fost nu mai puţin de 218 persoane. Vezi „Summary of Passengers' Nationality", RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor & Membrilor Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside; de asemenea, „List of American Passengers Believed to Have Sailed on the Lusitania" („Lista pasagerilor americani despre care se crede că s-au îmbarcat pe Lusitania"), Arhivele Naţionale ale Statelor Unite de la College Park.

[128] Articolele de vestimentaţie care urmează sunt, vai, cele inventariate de către compania Cunard în urma recuperării

trupurilor neidentificate ale unora dintre decedaţi. „Unidentified Remains” („Rămăşiţe neidentificate”), RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor şi Membrilor Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside.

[129] Holbourn era cunoscut de mulţi drept „Moşierul din Foula”, datorită faptului că a fost proprietarul unei insule din arhipelagul Shetland. Insula sa, Foula, adăpostea tot felul de specii de păsări, care purtau nume de basm născocite de locuitorii săi din trecut: cra’ însemna, evident, „corb”, dar mai erau şi: rochie, maa şi maallie, şi tammie norie, wulkie, bonxie, ebb-pickie, snipoch, şi Allen Richardson, sau Scootie Allen, sau doar Allen, acesta din urmă fiind lupul-de-mare parazitic (Stercorarius parasiticus). Pentru asemenea detalii fermecătoare şi altele de acelaşi gen, care cu siguranţă vor stimula fanteziile observatorilor de păsări de pretutindeni, vezi, în întregime, volumul lui Holbourn intitulat The Isle of Foula (Insula Foula).

[130] Bolze, From Private Passion to Public Virtue, p. 415.

[131] Boston Daily Globe, 11 mai 1915.

[132] Szefel, Beauty and William Braithwaite, pp. 565–566.

[133] Bullard et al., Where History and Theory Interact, p. 93.

[134] Sargent, Lauriat’s, 1872–1922, p. 10.

[135] Publisher’s Weekly, 21 februarie 1920, p. 551.

[136] Pentru aceste detalii şi o puzderie de altele despre librăria Lauriat, vezi textul şi fotografiile în Sargent, Lauriat’s, 1872–1922, pp. 39–46.

[137] The New York Times, 28 septembrie 1895. Pentru informaţii referitoare la Biblii ale Şorţurilor, vezi Daily Mirror, 3 decembrie 2013.

[138] Într-o solicitare lungă făcută prin Comisia Mixtă pentru Reclamaţii, reunită după război pentru a impune Germaniei plata unor compensaţii în favoarea diferiţilor reclamanţi, Lauriat furniza foarte multe detalii despre călătoria sa şi despre lucrurile pe care le avusese cu el. Şi-a depus reclamaţia pe 6 aprilie 1923. Toate detaliile extrase din dosarul demersului juridic vor fi citate mai departe ca Lauriat, Reclamaţie. Remarca sa despre siguranţa transportării bunurilor cu o navă de linie poate fi găsită în solicitările sale la „Affidavit, 12 martie 1925, sau Charles Lauriat Jr".

[139] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 6.

[140] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 69.

[141] „Exhibit in Support of Answer to Question 1" („Expunere în sprijinul răspunsului la Întrebarea nr. 1 – Lauriat, Reclamaţie).

[142] De la numele unui personaj imaginat de prozatorul american Washington Irving (1783–1859) în satira intitulată Istoria New Yorkului, de la începuturile lumii până la sfârşitul dinastiei olandeze, de Diedrich Knickerbocker (1809). Acest autor fictiv era înfăţişat într-o costumaţie tipică sfârşitului de secol al XVIII-lea şi a creat o întreagă mişcare culturală. (n. trad.)

[143] Mackworth, This Was My World, p. 239.

[144] Mackworth, This Was My World, p. 240.

[145] Mackworth, This Was My World, p. 240.

[146] „Depoziţie a lui William Thomas Turner” din 30 aprilie 1915, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

U-20: CEL MAI FERICIT SUBMARIN

În aceeaşi zi de vineri, 30 aprilie, un altfel de vas a început să se îndrepte către Insulele Britanice – submarinul german Unterseeboot-20 –, deplasându-se în temeiul ordinelor care atribuiau noii sale activităţi de patrulare un caracter de mare urgenţă.[147] Vasul a ieşit încet, fără fast, din bazinul său portuar de la Emden, de pe coasta nord-vestică a Germaniei, la ora 6 dimineaţa. Echipajele submarinelor porecliseră Marea Nordului „Hans cel Străveziu”, dar astăzi marea şi cerul erau cenuşii, cum era şi terenul plat care împrejmuia portul. Submarinele stăteau în paralel în locurile lor de acostare, legate cu parâme unul de celălalt, castelele[148] lor înălţându-se ca nişte fortăreţe solitare. Vântul bătea înspre coastă cu o viteză de patru noduri.

U-20 înainta spre mare pe fluviul Ems, în linişte, şi aproape că nu lăsa nici urmă de siaj. În vârful castelului, stătea Kptlt. Walther Schwieger, căpitanul vasului, cu chipiul şi hainele sale din piele impermeabilă. Castelul era un spaţiu înghesuit, care se înălţa din partea centrală a vasului; în el se găseau un panou de control şi două periscoape, unul fiind principalul periscop de luptă, celălalt – unul auxiliar. În timpul atacurilor subacvatice, aici se instala Schwieger, între pereţii groşi din oţel-carbon ai castelului, şi folosea

periscopul principal pentru a-şi dirija echipajul să lanseze torpilele. Când submarinul ieşea la suprafaţă, mica punte din vârful castelului era ca un promontoriu de pe care el putea scruta priveliştea mării din jur, însă nu-l adăpostea de vremea rea. Dimineaţa era rece; mirosul de cafea se ridica prin chepengul de la picioare.

Schwieger a ghidat submarinul pe fluviu în jos şi, mai departe, prin apele de mică adâncime din largul portului. Vasul înainta direct spre vest şi, pe la ora 9:30, a trecut pe lângă farul şi staţia radio de pe Borkum, o mică insulă-hotar, care constituia un reper important la plecarea şi întoarcerea submarinelor.

Schwieger tocmai împlinise 32 de ani, dar era deja considerat unul dintre comandanţii cel mai bine pregătiţi ai Marinei germane, în aşa măsură încât era consultat de superiorii lui în chestiuni privitoare la submarine, iar vasul său era folosit pentru experimentarea de noi tactici. Era unul dintre puţinii căpitani care se aflaseră în serviciu încă dinainte să înceapă războiul. Era înalt şi suplu şi avea umerii laţi. „Un individ deosebit de arătos”[149], spunea unul dintre membrii echipajului său. Ochii lui erau de un albastru pal şi transmiteau stăpânire de sine şi jovialitate.

Pe la amiază, vasul lui Schwieger a intrat în apele adânci de dincolo de Borkum, într-o porţiune a Mării Nordului căreia i se spunea fie Golful German, fie Golful Helgoland. Aici, fundul mării cobora mult, iar în zilele senine, apa se făcea de culoarea cobaltului întunecat. În jurnalul său de război, ţinut pentru orice activitate de patrulare, Schwieger şi-a notat că marea avea valuri de aproape un metru dinspre vest şi că vizibilitatea era bună.

Cu toate că putea coborî vasul sub apă, dacă dorea, el îl ţinea la suprafaţă, fiindcă aşa putea înainta mai mult şi mai repede. Cele două motoare diesel puteau imprima o viteză de până la 15 noduri, suficientă pentru a depăşi majoritatea navelor comerciale standard. Cu o viteză medie obişnuită, să zicem de opt noduri, putea naviga până la 5 200 de mile marine.[150] În imersiune, însă, Schwieger trebuia să folosească două motoare electrice, altfel motoarele diesel ar fi consumat tot oxigenul dinăuntru. Aceste motoare puteau imprima o viteză de nouă noduri, în cel mai bun caz, şi numai pentru o perioadă scurtă. Chiar şi cu jumătate din acea viteză, un submarin aflat în imersiune putea înainta doar vreo 80 de mile marine. Aceste viteze erau atât de reduse, încât, uneori, submarinele care încercau să-şi croiască drum împotriva curenţilor rapizi din Strâmtoarea Dover, dintre Anglia şi Franţa, nu reuşeau deloc să înainteze. De fapt, submarinele se deplasau în imersiune cât mai puţin cu putinţă, de obicei doar în condiţii meteo extreme, sau când atacau nave, ori când se ascundeau de distrugătoare.

În cea mai mare parte din prima sa zi pe mare, Schwieger a păstrat contactul radio cu staţia de pe insula Borkum şi cu un vas militar din portul Emden, Ancona, echipat cu aparatură prin care se putea comunica pe distanţe mari. Schwieger a scris în jurnalul de bord[151] că posibilitatea lui de a face schimb de mesaje cu staţia radio de pe insula Borkum încetase când submarinul se afla în larg, la o depărtare de 45 de mile marine, dar că păstrase o legătură bună cu Ancona. Pe parcurs, operatorul său radio a trimis în mod repetat semnale de probă, ceva ce operatorii radio de pe submarine făceau frecvent, ca şi cum ar fi vrut să amâne momentul inevitabil, în care vasul

avea să iasă din zona de acoperire a oricăror surse de comunicare prielnice şi să rămână cu totul pe cont propriu.

Această izolare distingea submarinul între forţele navale ale Germaniei. Navele de suprafaţă se deplasau, de obicei, în grupuri şi, dată fiind înălţimea catargelor, puteau rămâne în legătură cu bazele lor; submarinele se deplasau solitare şi pierdeau mai repede legătura, de obicei, după ce străbăteau numai câteva sute de mile marine. Odată ajuns în larg, căpitanul unui submarin era liber să-şi efectueze patrularea în orice mod îi convenea, fără supraveghere de sus. El singur decidea când şi dacă să atace, când să iasă la suprafaţă sau să intre în imersiune şi când să se întoarcă la bază. El deţinea controlul absolut asupra periscopului vasului. „Vreau să subliniez că submarinul este un vas cu un singur ochi”, a spus un comandant de submarin, baronul Edgar von Spiegel von und zu Peckelsheim, care-l cunoştea bine pe Schwieger. „Asta înseamnă că numai cel care stă la periscop cu un singur ochi are toată responsabilitatea atacului sau a siguranţei navei şi echipajului său.”[152]

Perspectiva oferită de periscop era una greu descifrabilă, în cel mai bun caz. Căpitanul avea doar o vedere fragmentară, plată, asupra lumii din jurul său, timp în care trebuia să ia decizii referitoare la categoria din care făcea parte o navă, la naţionalitatea ei, dacă era sau nu înarmată şi dacă marcajele pe care le purta erau legitime sau false. Iar, dacă decidea să atace, el singur era cel care purta responsabilitatea, ca şi cum ar fi apăsat pe trăgaciul unui pistol, dar fără să fie nevoit să vadă ori să audă rezultatul. Nu auzea decât sunetul exploziei torpilei, aşa cum se transmitea el prin apă. Dacă alegea să privească tragedia în desfăşurarea ei, nu vedea decât o lume tăcută, de foc şi teroare. Odată, Spiegel a atacat un transport de

cai şi a privit cum unul dintre animale – „un cal splendid, unul de un cenuşiu bătând în alb, cu o coadă lungă”[153] – a sărit de pe vas într-o barcă de salvare supraîncărcată. După aceea, scria el, „n-am mai putut suporta spectacolul”. A coborât periscopul şi a dat ordin ca submarinul să se scufunde la mare adâncime.

„Era o sarcină foarte dificilă şi cu totul diferită de lupta în armată”, spunea Spiegel. „Dacă erai bombardat de artilerie şi aveai ordin să părăseşti tranşeele şi să ataci, aveai, personal, un entuziasm deplin. În submarin, poate că stăteai în mica ta cabină, bându-ţi cafeaua de dimineaţă şi [mâncând] şuncă şi ouă, când răsuna semnalul sonor sau telefonul şi ţi se spunea: «navă la orizont».” Atunci, căpitanul dădea ordin să se tragă. „Şi rezultatele blestematelor de torpile erau, fără îndoială, sfâşietoare foarte adesea.” O navă, lovită în prora, s-a scufundat „ca un avion”, spunea el. „În două minute, nava de 10 000 de tone a dispărut de la suprafaţă.”[154]

O asemenea autoritate îţi putea da fiori, însă atrăgea după sine o anumită însingurare, amplificată de faptul că Germania avea foarte puţine submarine pe mare, în mod normal.[155] Începând cu luna mai 1915, submarinul lui Schwieger era unul din cele numai 25 din flota Germaniei care puteau să se deplaseze pe distanţe lungi. Numai şapte erau în circulaţie în acelaşi timp, datorită faptului că, după fiecare navigare, vasele aveau adeseori nevoie de câteva săptămâni de reparaţii şi revizii. Când patrula, submarinul lui Schwieger ocupa un punct pe o mare întinsă.[156]

În această misiune, Schwieger ducea cu el un set de ordine care-i fuseseră înmânate personal. Acestea erau rezultatul unei temeri nou apărute, că Marea Britanie era

pe punctul de a demara invazia Germaniei însăşi, de pe Marea Nordului, prin Schleswig-Holstein, şi că navele care transportau trupele invadatoare aveau să plece din porturi diferite de cele utilizate în mod obişnuit pentru a le aduce întăriri forţelor britanice din Franţa. Rapoartele serviciilor secrete de informaţii sugeraseră de mult că o asemenea invazie ar fi putut fi în pregătire, dar oficialii flotei germane fuseseră sceptici la început. Acum, însă, ajunseseră să creadă că rapoartele puteau fi adevărate. Ordinele primite de Schwieger îi comandau să caute şi să atace asemenea transporturi, într-o anumită zonă de pe mare, din largul portului Liverpool, între Anglia şi Irlanda, şi să pornească într-acolo „pe ruta cea mai rapidă posibil, pe după Scoţia”.[157] Odată ajuns acolo, spuneau ordinele, trebuia să păstreze respectiva poziţie „atât de mult timp, cât îi permiteau proviziile”.

Misiunea trebuie să fi fost, într-adevăr, urgentă, dacă determinase Marina să nu ţină cont de superstiţia legată de plecările din zilele de vineri.

Ca armă, submarinul făcuse progrese foarte mari până în acel moment, ajungând, negreşit, până într-acolo, încât rareori îşi mai omora propriul echipaj.[158] Primul submarin căruia i s-a atribuit vreodată scufundarea unei nave inamice a fost H.L. Hunley, al flotei Statelor Confederate, care, în timpul Războiului Civil American, a scufundat fregata Housatonic a flotei unioniste. Submarinul Hunley, pus în mişcare de un echipaj de opt oameni, care dădeau la manivelă ca să acţioneze elicea propulsoare, s-a apropiat de Housatonic după lăsarea întunericului, transportând o cantitate mare de material exploziv la capătul unei bare lungi de zece metri care ieşea din prora sa. Explozia care a urmat a distrus fregata; l-a scufundat

însă şi pe Hunley, care a dispărut, împreună cu tot echipajul. Această soartă i-a fost mai mult sau mai puţin prevestită, însă. În timpul probelor de dinainte de lansare, submarinul Hunley naufragiase de trei ori, omorând trei echipaje, în total 23 de marinari. Cu toate că inventatori din mai multe ţări au contribuit la perfecţionarea submarinului, omul cel mai adesea lăudat pentru că-l transformase în altceva decât o inovaţie sinucigaşă – un „sicriu din fier", aşa cum le plăcea membrilor Marinei germane să spună – a fost un irlandez pe nume John Philip Holland, care a emigrat în America şi a început să proiecteze vase subacvatice, ca să ajute Irlanda să înfrângă flota britanică. O caricatură celebră, din 1898, care avea la bază o fotografie făcută la Perth Amboy, în New Jersey, îl arăta pe Holland ieşind cu jobenul pe cap din tambuchiul unuia dintre submarinele sale şi spunând: „Ce? Eu să-mi fac griji?" Holland a fost primul care a încorporat motoare electrice pentru croazierele subacvatice şi cu benzină pentru navigaţia la suprafaţă, deşi benzina, cu fumul şi volatilitatea ei şi cu tendinţa de a sufoca echipajele, a fost înlocuită, în cele din urmă, cu combustibil diesel. Un spaniol pe nume Raimondo Lorenzo D'Equevilley-Montjustin, angajat de producătorul german de armament Krupp, a fost răspunzător de proiectarea primelor submarine ale Germaniei, cu toate că, făcând acest lucru, a înglobat ideile lui Holland şi ale altora. Submarinele lui au determinat Marina germană să înfiinţeze, în 1904, o divizie dedicată construcţiei acestora, Unterseebootkonstruktionsbüro (Oficiul de Construcţii de Ambarcaţiuni Subacvatice), deşi Marina a rămas sceptică în privinţa valorii lor. Până la începutul războiului, încă se mai petrecuseră dezastre submarine, dar nu cu o frecvenţă atât de mare, încât să-i împiedice pe tinerii ca

Schwieger să se înroleze în serviciul de submarine al Germaniei.

Submarinul lui Schwieger avea o lungime de 64 de metri, o lăţime de şase metri şi o înălţime de opt metri.[159] Văzut din faţă, ar fi putut da impresia că-i oferea echipajului său un spaţiu de locuit suficient de mare, dar, în realitate, porţiunea ocupată de marinari era doar un cilindru în partea sa de mijloc. O bună parte din spaţiul aparent mare al submarinului era ocupat de cuve uriaşe, pe ambele laturi ale cocii, care erau fie umplute cu apă de mare la imersiune, fie golite la ieşirea la suprafaţă. Spaţiul dintre acestea era ticsit cu paturi pentru 36 de marinari, o bucătărie, o sală de mese, o cabină pentru operatorul radio, o cabină de comandă centrală, două motoare diesel de câte 850 de cai-putere, cuve pentru 76 de tone de motorină, două motoare electrice de câte 600 de cai-putere şi reţeaua masivă de acumulatori care le alimentau, plus depozitul celor 250 de obuze pentru singurul tun de pe puntea submarinului şi spaţiul pentru depozitarea şi manevrarea a şapte torpile, cunoscute oficial sub denumirea de „torpile automobile”. Vasul avea două tuburi pentru torpile la prora, două la pupa. O reţea de conducte şi de cabluri, înţesate la fel de compact ca tendoanele unui picior de om, lega toată această aparatură. „Mai multe cadrane şi aparate de măsură, decât ar putea vedea cineva în mod obişnuit într-o viaţă”[160], spunea un membru al echipajului. Schwieger avea propria lui cabină mică, luminată de un bec electric deasupra patului său.

Spre deosebire de vasele de suprafaţă mari, un submarin ajungea să reflecte caracterul şi personalitatea comandantului său, ca şi cum vasul ar fi fost un costum de oţel croit numai pentru el. Acest lucru decurgea din faptul

că, în timp ce se afla în patrulare la distanţă, căpitanul nu primea nici un ordin de la superiori şi avea mai mult control direct asupra oamenilor săi, decât avea, să zicem, un amiral aflat la bordul unei nave-amiral, cu o escadră de nave şi mii de oameni sub comandă. Erau submarine crude şi submarine cavalereşti, submarine leneşe şi submarine pline de energie. Unii căpitani nici măcar nu încercau să salveze vieţile marinarilor de pe navele comerciale; alţii mergeau până într-acolo, încât remorcau bărcile de salvare până la ţărm. Un comandant de submarin i-a trimis căpitanului unui vas lovit de torpilele sale trei sticle de vin, ca să-i uşureze lungul voiaj cu bărcile cu vâsle către ţărm.

Pe vremea comandantului anterior al submarinului U-20, Otto Droescher, vasul dobândise o reputaţie de cutezanţă. Într-o croazieră, în septembrie 1914, Droescher şi un alt comandant îşi duseseră submarinele în Firth of Forth, estuarul de lângă Edinburgh, în Scoţia, şi înaintaseră până tocmai la Podul Forth, sperând să atace navele de război britanice ancorate la baza Marinei de la Rosyth, chiar dincolo de pod. Submarinele fuseseră, însă, reperate şi fugiseră înapoi către Marea Nordului.

Într-o altă acţiune de patrulare, din luna următoare, Droescher devenise primul căpitan de submarin care înconjurase toată Marea Britanie. Navigase întâi în Canalul Mânecii, prin strâmtoarea Dover, unde dăduse de patrule antisubmarin puternice. Apreciind strâmtoarea ca fiind prea periculoasă pentru călătoria de întoarcere, el înaintase către nord, în schimb, de-a lungul coastelor vestice ale Angliei şi Irlandei şi în jurul capătului nordic al Scoţiei, demonstrând încă şi mai bine, astfel, raza de acţiune şi rezistenţa submarinelor. Germania ţinuse performanţa secretă.

Schwieger devenise căpitanul submarinului U-20 în decembrie 1914 şi, în scurt timp, vasul câştigase şi mai multă notorietate, dar acum pentru cruzime. Pe 30 ianuarie 1915, patrulând în largul coastelor Franţei, Schwieger scufundase trei nave comerciale cu aburi, fără avertisment. În cursul aceleiaşi patrule, îşi dusese vasul chiar în estuarul Senei, cu toate că vremea proastă şi ceaţa îl forţaseră să rămână în imersiune timp de 111 ore dintr-un total de 137. Pe 1 februarie, lansase o torpilă în direcţia unei nave mari vopsite în alb şi marcate cu cruci roşii imense, nava-spital Asturias. Ratase. Dar tentativa fusese considerată o nouă abjecţie din categoria cruzimilor germane. Chiar şi superiorii lui păruseră surprinşi.[161]

Totuşi, printre colegii şi membrii echipajului său, Schwieger era cunoscut pentru bunătatea şi jovialitatea lui şi pentru faptul că menţinea o atmosferă voioasă la bordul submarinului. „Era un submarin vesel, U-20, un submarin plăcut”[162], spunea Rudolph Zentner, unul dintre ofiţerii de rang mic de pe U-20, într-un interviu luat de Lowell Thomas pentru cartea sa din 1928, Raiders of the Deep (Corsarii adâncurilor). Zentner îi atribuia pe de-a întregul această atmosferă lui Schwieger. „Dacă vrei un submarin bun şi plăcut, trebuie să ai un căpitan bun şi plăcut.” Schwieger era fiul unei familii vechi berlineze, bine educat, echilibrat, civilizat. „Era întruchiparea bunătăţii faţă de ofiţerii şi de oamenii de sub comanda lui”, spunea Zentner. „Temperamentul lui era jovial şi modul lui de a vorbi, plin de bună-dispoziţie, indica inteligenţă.”

Baronul Von Spiegel, prietenul lui Schwieger, spunea despre el: „Era un om minunat. N-ar fi omorât o muscă.”[163]

Schwieger dăduse tonul veseliei la bordul submarinului U-20 încă de când îşi luase funcţia în primire. Vasul primise

ordin să plece în patrulare în Ajunul Crăciunului 1914, un moment deprimant să mergi pe mare sau la război. Era prima croazieră pentru Zentner. Misiunea submarinului fusese aceea de a patrula în Golful Helgoland. A doua zi, de Crăciun – primul Crăciun din timpul războiului –, membrii echipajului se treziseră într-o dimineaţă splendidă de decembrie, cu soare strălucitor, „aer îngheţat” şi o mare liniştită, cu tenta ei albastră-neagră, de iarnă. U-20 rămăsese la suprafaţă în timpul zilei, de unde observa mai bine ţintele. Pe o vreme senină ca aceea, fumul de la coşurile unei nave cu aburi putea fi reperat de la 20 de mile marine distanţă. Marinarii de cart nu văzuseră nimic toată ziua. „După toate aparenţele, duşmanul rămăsese acasă şi-şi petrecea Crăciunul, aşa cum ar trebui să facă orice creştin”[164], spunea Zentner.

În acea noapte, Schwieger ordonase imersiunea până pe fundul mării, la 18 metri sub nivelul apei. Alesese un loc unde hărţile indicau nisip, nu roci. Pentru o vreme, toată lumea păstrase tăcerea, fiind atentă, ca întotdeauna, la sunetele care indicau picuratul sau curgerea apei. Echipajul monitoriza aparatele care măsurau presiunea interioară, urmărind atent genul de creştere bruscă ce ar fi putut indica faptul că un volum mare de apă pătrundea în compartimentul echipajului. Refrenul „Totul este etanş” fusese transmis de la prora la pupa.

Să-ţi petreci noaptea pe fundul apei era o practică obişnuită pentru submarinele din Marea Nordului, unde adâncimea depăşea rareori nivelul maxim admis pentru submarine. Pe fundul mării, Schwieger şi echipajul său puteau dormi fără teama că o navă cu aburi ar fi putut da peste ei pe întuneric sau că ei ar fi putut da peste un distrugător britanic. Acesta era singurul moment în care un căpitan de submarin îndrăznea să se dezbrace şi să se

bage în pat.[165] Dar, în acea noapte specială, Schwieger se gândise la cu totul altceva decât la somn. „Şi acum” – zisese el –, „putem sărbători Crăciunul.”[166]

Fusese agăţată o coroană la un capăt al sălii de mese. Marinarii adunaseră mâncarea pe masă. „Totul provenea din conserve, dar asta nu ne deranja”, spunea Zentner. Schwieger şi ceilalţi trei ofiţeri de pe U-20 luau cina singuri, de obicei, într-un salon mic al ofiţerilor, dar acum se alăturaseră echipajului, 36 de bărbaţi în total. Îşi turnaseră şi rom în ceai. „Am pierdut şirul paharelor închinate pe care le-am băut”, spunea Zentner.

Schwieger se ridicase şi ţinuse un mic discurs, „şi chiar au fost ovaţii voioase”, potrivit lui Zentner. Apoi urmase muzica. „Da” – spunea Zentner –, „am avut o orchestră.” Un marinar cânta la vioară, altul la mandolină. Un al treilea – un pescar îndesat, cu o barbă uriaşă, de un roşcat aprins – îşi scosese acordeonul. Arăta ca un gnom şi nu ştia nici să scrie, nici să citească, dar se pare că avea o anumită putere de atracţie faţă de sexul opus, căci de două ori Schwieger primise scrisori din partea unor femei care-i cereau să-l învoiască pe marinar, ca să le ia de neveste. Nu exista încă nici o modalitate eficientă care să le permită navelor de suprafaţă să urmărească un submarin sub apă, aşadar, nimănui de la bord nu-i păsa foarte mult de zgomot. Trioul „cânta cu suflet”, spunea Zentner, mai ales acordeonistul: „Ochii lui mici erau pe jumătate închişi de extaz, iar gura lui bărboasă era arcuită într-un zâmbet ştrengăresc, care arăta ca o semilună”.

Muzica şi băutura continuaseră până târziu în noapte; marea de afară era foarte rece, neagră şi impenetrabilă.

Sub comanda lui Schwieger, U-20 a avut mereu cel puţin un câine la bord.[167] La un moment dat, avusese şase, dintre care patru căţeluşi, toţi teckeli, rezultatul neaşteptat al unui atac în largul coastelor Irlandei.

Cu acea ocazie, urmând regulamentul crucişătorului, Schwieger urmărise şi oprise o navă portugheză, Maria de Molenos. După ce aşteptase ca echipajul ei să plece, le dăduse ordin servanţilor săi de tun să scufunde vasul. Aceasta era metoda lui favorită de atac. Îşi păstra puţinele torpile pentru ţintele cele mai bune şi mai mari.

Servanţii de la tun fuseseră şi rapizi, şi precişi: trăseseră o serie de obuze la nivelul liniei de plutire a cargobotului. În curând, nava dispăruse din vedere, sau, potrivit spuselor lui Zentner, „a luat poziţie pentru momentul de navigaţie verticală”.

Printre obişnuitele resturi rămase în derivă la suprafaţă, marinarii germani reperaseră o vacă înotând, şi încă ceva. Acordeonistul bărbos văzuse lucrul acela primul şi strigase: „Ah, cerule, căţeluşul!” Arătase cu degetul către o cutie. Un căpşor şi două lăbuţe ieşeau peste marginea ei. Un teckel negru.

Submarinul U-20 se apropiase; echipajul ridicase câinele la bord. Îl botezaseră Maria, după vasul scufundat. Nu putuseră face nimic, însă, pentru vacă.

U-20 avea deja un câine la bord, un mascul, şi Maria rămăsese imediat însărcinată. Născuse patru căţeluşi. Acordeonistul devenise îngrijitorul câinilor. Socotind că şase câini erau prea mulţi pentru un submarin, echipajul dăduse trei căţeluşi altor vase, dar păstrase unul. Zentner dormea cu altul în patul lui, lângă o torpilă. „Aşa că, în

fiecare noapte” – spunea el –, „dormeam cu o torpilă şi un căţeluş.”

Faptul că Schwieger crease un mediu atât de uman fusese o dovadă a capacităţii lui de a-şi conduce oamenii, în condiţiile aspre dintr-un submarin.[168] Submarinele erau înghesuite, mai ales la plecarea în patrulă, când alimentele erau depozitate în orice loc disponibil, inclusiv în latrină. Legumele şi cărnurile erau păstrate în locurile cele mai răcoroase, printre muniţiile vasului. Apa se raţionaliza. Dacă voiai să te bărbiereşti, foloseai ce rămânea din ceaiul de dimineaţă. Nimeni nu făcea baie. Mâncarea proaspătă se strica repede. Oricând era posibil, echipajele căutau de mâncare. Un submarin trimisese o echipă la vânătoare pe o insulă scoţiană şi omorâseră o capră. Echipajele, în mod obişnuit, luau ca prăzi de război de pe nave gem, ouă, şuncă şi fructe. Un atac al unui avion britanic oferise o tratаţie neobişnuită echipajului unui submarin, când bomba pe care o aruncase nu-şi nimeritse ţinta şi explodase în mare. Şocul adusese la suprafaţă un banc de peşti năuciţi.

Echipajul submarinului U-20 făcuse rost odată de o putină întreagă de unt, dar, în acel moment din timpul patrulei, bucătarul vasului nu mai avea nimic potrivit la îndemână, ca să prăjească. Schwieger plecase la cumpărături. Utilizând persicopul, reperase un grup de vase de pescuit şi ridicase submarinul la suprafaţă chiar între ele. Pescarii, uimiţi şi înspăimântaţi, fuseseră convinşi că vasele lor aveau să fie scufundate. Dar Schwieger nu voia decât peşte. Uşuraţi, pescarii le dăduseră membrilor echipajului său tot peştele pe care-l puteau duce.

Schwieger dăduse ordin ca submarinul să coboare pe fundul mării, pentru ca echipajul să poată cina în linişte.

„Şi acum” – spunea Zentner –, „aveam peşte proaspăt, prăjit în unt, fript în unt, sote de peşte în unt, numai să fim în stare să-l mâncăm.”[169]

Acel peşte şi mirosurile lui reziduale, însă, nu puteau decât înrăutăţi cel mai neplăcut aspect al vieţii de pe submarin: aerul. Mai întâi, era duhoarea de bază a celor 36 de bărbaţi care nu se spălau niciodată, purtau haine din piele care nu respirau şi împărţeau un singur closet mic. Din când în când, toaleta emana în submarin mirosul unui spital pentru bolnavii de holeră şi apa nu putea fi trasă decât atunci când submarinul era la suprafaţă sau la mică adâncime, altfel presiunea din adânc împingea excrementele înapoi în submarin. Acest lucru avea tendinţa să li se întâmple ofiţerilor şi membrilor echipajului începători, şi se numea „botezul submarinului”. Mirosul de motorină pătrundea prin toate colţurile submarinului, garantând că fiecare cană de cacao şi fiecare bucată de pâine avea gust de petrol. Erau, apoi, miresmele care emanau din bucătărie la mult timp după ce erau gătite mâncărurile, în special acea rudă apropiată a mirosului corporal, izul de ceapă prăjită în ajun.

Toate acestea erau şi mai mult înrăutăţite de un fenomen caracteristic submarinelor, care apărea în timp ce se aflau în imersiune. Submarinele transportau numai cantităţi limitate de oxigen, în cilindri, din care se injecta aer în vas într-o proporţie care varia în funcţie de numărul de oameni de la bord. Aerul consumat era trecut pe deasupra unui compus de potasiu, ca să fie curăţat de acidul carbonic, fiind apoi reinjectat în atmosfera din submarin. Membrii echipajului care ieşeau din ture erau încurajaţi să doarmă, deoarece oamenii care dorm consumă oxigen mai puţin. Când cobora la mare adâncime sub apă, submarinul dezvolta o atmosferă interioară asemănătoare celei dintr-o

mlaştină tropicală. Aerul devenea umed şi dens într-o măsură supărătoare, acest lucru datorându-se căldurii emanate de trupurile marinarilor, de motoarele diesel încă fierbinţi, şi de aparatura electrică a submarinului, care încălzea coca vasului. Când acesta cobora prin apa tot mai rece, contrastul dintre căldura din interior şi răceala din exterior genera condens, care umezea hainele şi producea colonii de mucegai. Echipajele numeau acest fenomen „năduşeală de submarin”[170]. El extrăgea vaporii de motorină din atmosferă şi-i depunea peste cafea şi supă, lăsând un minuscul strat de produs petrolier. Cu cât submarinul stătea mai mult în imersiune, cu atât mai proaste deveneau condiţiile. Temperatura dinăuntru putea creşte la peste 38 de grade Celsius. „Nu vă puteţi face nici cea mai vagă idee despre cum se transformă treptat atmosfera în aceste circumstanţe” – scria un comandant de submarin, Paul Koenig –, „nici despre temperatura infernală care se dezvoltă în carcasa de oţel.”[171]

Oamenii abia aşteptau momentul în care vasul ieşea la suprafaţă şi chepengul castelului se deschidea. „Prima gură de aer proaspăt, chepengul deschis al castelului şi revenirea la viaţă a motoarelor diesel, după 15 ore petrecute pe fundul mării, astea da experienţe care merită trăite”, spunea un alt comandant de submarin, Martin Niemöller. „Totul revine la viaţă şi nici un suflet nu se gândeşte la somn. Toţi marinarii caută o gură de aer şi o ţigară fumată la adăpostul punţii.”[172]

În plus, tot acest disconfort era suportat în condiţiile pericolului mereu prezent, cu toţii fiind conştienţi că-i aştepta cea mai groaznică moarte imaginabilă: sufocarea lentă într-un tub de oţel cufundat în beznă, pe fundul mării.

În timpul uneia dintre acţiunile de patrulare ale submarinului U-20, această perspectivă le păruse tuturor foarte reală.

Era la începutul războiului, când comandanţii submarinelor şi apărătorii britanici, deopotrivă, elaborau noi tactici pe care să le folosească unii împotriva celorlalţi.[173] Schwieger cerceta cu atenţie marea prin periscop, când reperase două balize în faţă, la distanţă mare una de alta. Nu serveau nici unui scop evident, iar prezenţa lor în acea zonă a mării era neaşteptată.

Schwieger nu văzuse nici un pericol. Strigase: „Două balize observate. Păstraţi adâncimea corectă.” Submarinul îşi continuase înaintarea la „adâncimea de periscop”, adică la 11 metri – sau 36 de picioare – sub luciul apei, o adâncime suficient de mare pentru ca numai vârful periscopului să iasă deasupra apei.

Ceva se izbise de partea exterioară, apoi urmase un sunet strident, ca de oţel care se freca de cocă. „Se auzea ca şi cum nişte lanţuri uriaşe se izbeau de submarin şi erau trase peste el”, va spune mai târziu Rudolph Zentner, pe atunci de serviciu în cabina de comandă a vasului.

Marinarii care mânuiau cârmele orizontale ale navei, plăcile de imersiune, strigaseră alarmaţi. Cârmele nu răspundeau. Zentner verificase aparatele care monitorizau adâncimea şi viteza. Submarinul încetinea şi se scufunda. Se ridica şi se cobora şi se înclina de pe o parte pe alta.

Zentner se uitase la cadranul pentru adâncime şi-i raportase fiecare modificare lui Schwieger. Submarinul se scufunda tot mai adânc. La o adâncime de 30 de metri, U-

20 atinsese fundul mării. La această adâncime, presiunea nu prezenta vreun pericol, dar vasul părea să fie acum una cu fundul oceanului.

Zentner urcase pe scara care ducea la castel şi acolo se uitase afară, printr-una dintre ferestruicile din sticlă groasă, singurul mijloc de observare a împrejurimilor oceanului în imersiune. Ce văzuse îl uluise: o încrengătură de lanţuri şi cabluri. „Acum ştiam semnificaţia celor două balize”, spunea el. O plasă gigantică din oţel fusese întinsă între ele, o capcană pentru submarine, iar U-20 intrase direct în ea. Submarinul stătea pe fundul apei, nu doar prins în capcană, dar şi pironit sub greutatea dispozitivului.

Şi, apoi, mai era ceva: prin pereţii vasului, echipajul auzise huruitul unor elice deasupra. Ştiau din experienţă că acel tip specific de sunet era produs de distrugătoare – „un huruit ascuţit, supărat”. Atacurile cu bombe de adâncime încă nu existau[174], dar prezenţa distrugătoarelor care aşteptau deasupra era departe de a oferi siguranţă. Acelea erau navele de care comandanţii de submarine se temeau cel mai mult. Un distrugător – din clasa Donnerwetter[175], de exemplu – putea să înainteze cu 35 de noduri, sau 64 de kilometri pe oră, şi să tragă un obuz letal de la o distanţă de o milă marină. De asemenea, putea să distrugă un submarin, ciocnindu-l. Cu o proră tăioasă ca un cuţit de cioplit, un distrugător în plină viteză putea spinteca un submarin în două.

Aerul din interior devenise cald şi închis. Teama se adunase în oameni precum aluviunile depuse în timpul fluxului. „Bineînţeles că acum nu era nici vorbă de râsete şi de cântece la bord”, spunea Zentner. „Fiecare se gândea la casa lui din Germania şi la faptul că nu avea s-o mai vadă niciodată.”

Acestea erau momentele dificile când te aflai la comandă. Schwieger nu-şi permitea să arate frică, deşi, fără îndoială, că o simţea şi el. Într-un spaţiu atât de înghesuit, faptul de a acţiona altfel decât cu încredere şi siguranţă ar fi amplificat frica deja instalată.

Schwieger ordonase: „Schimbaţi sensul de mers al motoarelor”.

Motoarele răspunseseră. Submarinul se opintise. Oţelul scârţâise pe cocă. Între timp, sunetele de elice de deasupra deveniseră mai clare.

Zentner urmărea cadranele şi indicatorii din cabina de comandă. „Aparatele de măsură erau acum totul pentru noi”, spunea el. „Niciodată până atunci nu mă uitasem la ceva cu atâta înfocare.”

Submarinul începuse, uşor-uşor, să dea înapoi, cu tot scârţâitul strident al oţelului de afară. Şi, apoi, se eliberase.

Schwieger ordonase ascensiunea la adâncimea de croazieră, 22 de metri – sau 72 de picioare –, şi viteză maximă înainte. Toţi resimţiseră o stare de uşurare, până când îşi dăduseră seama că sunetele de elice de deasupra nu dispăreau. Distrugătoarele păreau să ştie unde se afla cu exactitate submarinul. Schwieger ordonase o deplasare în zigzag, mult la dreapta şi mult la stânga, dar distrugătoarele erau mereu prezente.

Schwieger înainta orbeşte. Nu putea încerca să-şi folosească periscopul, deoarece distrugătoarele l-ar fi reperat imediat şi ar fi început să tragă în submarin, sau să-l ciocnească, sau şi una, şi alta. Schwieger le ordonase

timonierilor de la plăcile de imersiune să menţină adâncimea cât de mult le permiteau graficele pentru acele ape. Urmărirea a continuat „ore întregi”, spunea Zentner, U-20 urmând „un curs ciudat, haotic, înaintând cât de repede puteam”.

Cea mai bună speranţă era de-acum noaptea. Când se lăsase întunericul peste apele de deasupra, huruitul elicelor începuse să se diminueze, până când nu se mai auzise deloc. Schwieger adusese vasul înapoi la adâncimea de periscop şi aruncase rapid o privire de jur împrejur, la 360 de grade, ca să se asigure că nu era nici un pericol în apropiere. Aceasta fusese o manevră obositoare.[176] Articulaţiile periscopului, acolo unde acesta ieşea în afară deasupra castelului, trebuiau să fie ermetice, ca să nu lase apa să intre şi să reziste la presiunea unei imersiuni adânci. Rotirea aparatului necesita forţă. Însă articulaţiile nu erau niciodată perfect strânse: o anumită cantitate de apă cu motorină se prelingea inevitabil pe chipiul şi pe faţa lui Schwieger.[177]

Odată asigurat că distrugătoarele dispăruseră, Schwieger ordonase ca submarinul U-20 să iasă la suprafaţă.

Acolo, misterul final se dezlegase. Dându-se înapoi din capcană, submarinul agăţase un cablu legat de una dintre balize, care se ţinuse pe urmele lui, la suprafaţa apei, ca pluta de la undiţă, indicându-le marinarilor de veghe de pe distrugătoare orice schimbare de direcţie, până când, în cele din urmă, întunericul o făcuse invizibilă.

Schwieger avusese noroc. În lunile următoare, britanicii aveau să atârne capsule cu material exploziv în capcanele lor pentru submarine.

Toată ziua de vineri, 30 aprilie[178], în timp ce U-20 se îndepărta de Golful Helgoland, operatorul radio al lui Schwieger a continuat să trimită mesaje prin care comunica poziţia submarinului, după toate aparenţele în încercarea de a identifica distanţa maximă de la care putea trimite şi primi semnale. Ultimul schimb izbutit fusese cu Ancona, de la o distanţă de 235 de mile marine.

La ora şapte, în acea seară, submarinul era deja departe în Marea Nordului, traversând Bancul Dogger, o zonă bună de pescuit, de 7 000 de mile marine pătrate, din largul coastelor Angliei. Vântul devenise mai agitat, la fel ca şi marea. Vizibilitatea era mai scăzută.

Submarinul a trecut pe lângă mai multe vase de pescuit, care arborau steaguri olandeze. Schwieger le-a lăsat în pace. Şi-a semnat jurnalul de bord, marcând astfel sfârşitul oficial al primei zile a misiunii.

---

[147] Detaliile referitoare la misiunea lui Schwieger, prezentate aici şi în capitolele următoare, provin din jurnalul său de război, o traducere a acestuia găsindu-se în Colecţia Bailey/Ryan din Arhivele Institutului Hoover. Jurnalul m-a ajutat să reconstruiesc în detaliu călătoria submarinului U-20 către Marea Irlandei şi înapoi, dovedindu-se, din acest punct de vedere, de o valoare inestimabilă. De aici înainte, unde este necesar, îl voi cita doar ca Schwieger, Jurnal de război.

[148] Structură amplasată deasupra punţii superioare a unei nave; în cazul submarinelor, este partea care iese prima la suprafaţa apei, având în partea de sus o mini-punte de

comandă, de pe care poate fi observată marea de jur-împrejur. (n. trad.)

[149] Thomas, Raiders of the Deep, p. 91.

[150] Gibson & Prendergast, The German Submarine War, pp. 356–357.

[151] Koerver declară că distanţa „normală” de la care submarinele puteau comunica prin radio era de „câteva sute de kilometri”. Jurnalul lui Schwieger indică faptul că, cel puţin pentru submarinul U-20, raza era mult mai scurtă. Koerver, German Submarine Warfare, p. xix. Jan Breemer afirmă că, la începutul lui 1915, submarinele puteau să comunice „bine” cu staţiile aflate pe ţărm, la distanţe de „până la 140 de mile marine” (Breemer, Defeating the UBoat, p. 15).

[152] Interviu cu Edgar von Spiegel, Lusitania, Catalogul nr. 4232, Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

[153] Spiegel, The Adventures of the U-202, p. 20.

[154] Interviu cu Edgar von Spiegel, Lusitania, Catalogul nr. 4232, Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

[155] După cum afirma căpitanul german Paul Koenig, „Căpitanul nici unei alte nave nu este atât de singur, atât de forţat să depindă în întregime de sine însuşi, în calitatea sa de căpitan al unui submarin” (Voyage of the Deutschland, p. 76).

[156] Potrivit lui Hans Koerver, până în luna mai 1915, Germania avea, în medie, doar 15 submarine disponibile în fiecare zi pentru misiuni la mare distanţă. În mod normal,

doar două submarine patrulau tot timpul în zona Insulelor Britanice (Koerver, German Submarine Warfare, pp. xxi, xxiii).

[157] Bailey, The Sinking of the Lusitania, p. 54.

[158] Compton-Hall, Submarine Boats, pp. 14, 21, 36, 38–39, 99, 102, 109; Fontenoy, Submarines, pp. 8, 10.

[159] Rössler, The UBoat, p. 14; Von Trapp, To the Last Salute, pp. 32–33; Neureuther and Bergen, UBoat Stories, p. 173.

[160] Thomas, Raiders of the Deep, p. 82.

[161] Registrul U-20, 6 februarie 1915, în Arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[162] Thomas, Raiders of the Deep, pp. 81, 91.

[163] Interviu cu Edgar von Spiegel, Lusitania, Catalogul nr. 4232, Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

[164] Thomas, Raiders of the Deep, p. 83.

[165] Spiegel, The Adventures of the U-202, p. 12.

[166] Pentru detalii referitoare la această scenă de Crăciun, vezi Thomas, Raiders of the Deep, pp. 83–85.

[167] Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, p. 4; Thomas, Raiders of the Deep, pp. 90–91. Se spune că un comandant de submarin a transportat odată un pui de cămilă.

[168] Forstner, The Journal of Submarine Commander Von Forstner, pp. 56–57; Neureuther & Bergen, UBoat Stories, 189; Thomas, Raiders of the Deep, p. 86.

[169] Thomas, Raiders of the Deep, p. 86.

[170] Spiegel, The Adventures of the U-202, p. 15.

[171] Koenig, Voyage of the Deutschland, p. 116.

[172] Niemöller, From UBoat to Pulpit, p. 1.

[173] Zentner povesteşte întâmplarea de mai jos în Thomas, Raiders of the Deep, pp. 87–89. Literatura care se referă la submarine este plină de povestiri care nu pot decât să te facă să te întrebi de ce, pentru Dumnezeu!, ar fi fost dispus vreodată un tânăr să se înroleze în Marina Germaniei ca membru al personalului de pe submarine. Un exemplu grăitor: un submarin, U-18, a încercat să atace Marea Flotă a Marii Britanii care-şi avea baza la Scapa Flow, în largul coastelor nordice ale Scoţiei, însă a fost reperat şi lovit cu pintenul entravei de o navă de patrulare, un trauler. În urma coliziunii, periscopul şi cârmele orizontale – hidroplanele –, care controlau ascensiunea şi coborârea submarinului, au fost avariate. Căpitanul a ordonat o imersiune de urgenţă, însă submarinul s-a dus până la fund, apoi a ţâşnit din nou la suprafaţă, scăpat de sub control. Atunci, a fost lovit cu un pinten de entravă a doua oară, de un distrugător. Submarinul s-a scufundat, dar s-a luptat să iasă din nou la suprafaţă, iar, când a reuşit, plutea purtat de curent, incapabil de a mai executa vreo manevră. Căpitanul a semnalizat că se predă. Distrugătorul a reuşit să salveze toţi membrii echipajului, cu excepţia unuia. Pe un alt submarin, în timpul unui exerciţiu de imersiune, comandantul a părăsit turnul în

ultimul moment şi a trântit chepengul în urma sa. Acesta nu s-a închis. În timp ce submarinul se scufunda, apa a năvălit şi a început să inunde rapid interiorul. Submarinul s-a scufundat 27 de metri. Apa s-a ridicat atât de repede, încât, pentru anumiţi membri ai echipajului, a ajuns curând la nivelul gâtului. Atunci, un membru al echipajului, el însuşi aproape acoperit de apă, s-a gândit să pornească aparatul cu aer comprimat, care scotea apă din tancurile de balast. Submarinul a ţâşnit la suprafaţă. Echipajul a pornit pompele interne, iar apa a dispărut repede. „Însă, dintr-odată," – îşi amintea caporalul Karl Stoltz – „întreg interiorul s-a umplut de un abur verzui sufocant – gaz de clor de la apa care inundase bateria electrică." Atunci, căpitanul le-a ordonat tuturor marinarilor să iasă pe punte, cu excepţia unui mecanic din camera motoarelor şi a timonierului. Aerul proaspăt care intra prin tambuchi a diluat gazul. Cauza celor întâmplate a fost o simplă eroare a căpitanului. Chepengul, odată închis, trebuia să fie fixat prin utilizarea unei roţi care acţiona o serie de cleme, însă, înainte de imersiune, căpitanul a întors din greşeală roata în direcţia greşită, aşezând clemele în poziţia închis şi împiedicând astfel închiderea chepengului. Stoltz estima că numai câteva secunde lipsiseră pentru ca echipajul să se înece. Chiar şi capacitatea submarinelor de a acţiona pe furiş, principalul lor atu, putea să se întoarcă împotriva lor. Pe 21 ianuarie, un submarin din aceeaşi categorie ca şi U-20 al lui Schwieger patrula în largul coastelor Olandei, atunci când echipajul său a reperat un alt submarin. Presupunând, la început, că acela era tot un submarin german, membrii echipajului au încercat de două ori să salute, semnalizând, însă nu au primit nici un răspuns. Căpitanul submarinului, Bruno Hoppe, a tras atunci concluzia că trebuia să fie un submarin britanic şi a lansat un atac. L-a scufundat cu o singură torpilă, apoi s-a

apropiat, ca să încerce să salveze supravieţuitorii. Nu mai era decât unul în viaţă, care l-a informat că submarinul pe care tocmai îl distrusese era, de fapt, U-7 al Marinei germane, aflat sub comanda celui mai apropiat prieten al lui Hoppe. „Ani la rând, cei doi bărbaţi fuseseră nedespărţiţi”, potrivit căpitanului de submarin baron Von Spiegel, care i-a cunoscut pe amândoi. Pentru aceste poveşti şi altele asemenea lor, vezi Gibson & Prendergast, The German Submarine War, pp. 17–18, 20; Neureuther & Bergen, UBoat Stories, pp. 154–157; Thomas, Raiders of the Deep, pp. 171–172.

[174] Atacurile cu bombe de adâncime s-au desfăşurat pentru prima oară în ianuarie 1916, dar, iniţial, nu au fost prea eficace. Abia după un an aveau să devină o ameninţare semnificativă pentru comandanţii de submarine. Sonarul – sursa clasicului „ping” din filmele cu submarine – avea să fie introdus abia după Primul Război Mondial. Vezi Breemer, Defeating the UBoat, p. 34; Marder, From the Dreadnought to Scapa Flow, p. 350.

[175] Textual: „Furtună cu tunete şi fulgere” (germ. – n. trad.).

[176] Forstner, The Journal of Submarine Commander Von Forstner, pp. 14–15.

[177] Neureuther & Bergen, U-Boat Stories, p. 25.

[178] Schwieger, Jurnal de război.

LUSITANIA: MENAJERIE

În acea zi de vineri, Charles Lauriat a părăsit apartamentul surorii sale şi s-a deplasat către celălalt capăt al oraşului, pe Bulevardul Cinci, numărul 645, ca să ridice ultimul obiect din colecţia pe care o ducea la Londra.[179] A mers acasă la un client pe nume William Field care, în ciuda adresei, se descria ca fiind un „gentilom fermier”.

Cu câteva luni înainte, Lauriat îi vânduse lui Field un exemplar foarte rar din cartea lui Charles Dickens Poveste de Crăciun, publicată pentru prima dată în decembrie 1843. Volumul îi aparţinuse lui Dickens însuşi, fiind cel adus de autor ca probă în cadrul unei serii de procese pe care le deschisese la începutul anului 1844 împotriva „piraţilor literari”, care-i republicaseră povestirea fără permisiunea lui. Pe interiorul coperţilor din faţă şi din spate, şi pe alte pagini din interiorul cărţii, erau adnotări legate de procese, care fuseseră scrise chiar de mâna lui Dickens. Era o lucrare unică.

Lauriat voia s-o împrumute. Mai devreme în acel an, corespondase cu un avocat de la Londra, care scrisese un raport asupra litigiului lui Dickens privitor la piraterie. Avocatul îl rugase pe Lauriat să aducă şi cartea cu el la următoarea sa vizită la Londra, ca să poată copia diversele însemnări din paginile acesteia. Noul proprietar al cărţii, William Field, „a acceptat mai degrabă în silă să facă acest lucru”, scria Lauriat, şi numai după ce Lauriat îi promisese că va garanta siguranţa cărţii.

Lauriat s-a întâlnit cu Field în apartamentul acestuia şi acolo Field i-a înmânat cartea, un volum frumos legat în pânză şi ambalat într-o „cutie în întregime din cordovan”, adică o cutie învelită în piele de capră texturată, folosită pentru coperţile din marochin. Lauriat şi-a pus volumul în servietă şi s-a întors acasă la sora lui.

La Cheiul 54, vineri dimineaţa, Turner a ordonat un exerciţiu cu bărcile de salvare.[180] Nava transporta 48 de bărci în total, de două tipuri. 22 erau bărci din categoria A, construite în sistem clasic – bărci nepuntate, atârnate peste puntea vasului de braţe de macara, sau gruie, şi legate de scripeţi. Cea mai mică dintre aceste bărci avea locuri pentru 51 de persoane; cea mai mare, pentru 69. În caz de urgenţă, bărcile erau suspendate deasupra mării şi coborâte până în dreptul balustradelor, pentru ca pasagerii să se poată urca în ele. Odată bărcile umplute, doi membri ai echipajului se ocupau de parâmele – „frânghiile de coborâre" – din partea din faţă şi cea din spate ale fiecărei bărci şi, coordonându-se atent, coborau barca în aşa fel, încât să fie lăsată la apă drept. Acest lucru era la fel ca o coborâre prin faţa unei clădiri de şase etaje. Dat fiind că o barcă de salvare complet încărcată cântărea aproape zece tone, procesul necesita pricepere şi coordonare, mai ales pe vreme rea. Chiar şi în cele mai bune condiţii, însă, era genul de operaţiune care-ţi făcea părul măciucă.

Celelalte 26 erau „bărci pliabile", care arătau ca nişte versiuni aplatizate ale bărcilor obişnuite. Putând să susţină între 43 şi 54 de persoane fiecare, acestea aveau laturi din prelată, care trebuiau ridicate şi fixate la locurile lor, pentru ca bărcile să se poată deplasa pe apă. Construcţia lor fusese produsul unui compromis. În urma dezastrului de pe Titanic, vaselor de linie oceanice li se impusese să aibă îndeajuns de multe bărci de salvare pentru toată lumea de la bord. Dar, în cazul unei nave mari, ca Lusitania, pur şi simplu, nu era suficient de mult spaţiu pentru toate bărcile de categorie A, câte erau necesare. Bărcile pliabile, însă, puteau fi băgate dedesubt şi coborâte cu aceleaşi gruie, după ce bărcile obişnuite erau

lansate la apă; teoretic, ele puteau să şi plutească pe cont propriu, atunci când nava se scufunda. Constructorii, însă, păruseră să nu ia în considerare posibilitatea ca bărcile să fi ajuns în apă înainte să fie corect instalate, cu zeci de pasageri panicaţi, care se agăţau şi blocau toate eforturile de ridicare a laturilor. Luate împreună, bărcile de salvare de pe Lusitania ofereau locuri pentru nu mai puţin de 2 605 persoane, o capacitate mai mult decât suficientă pentru toţi pasagerii şi membrii echipajului de pe navă.[181]

Pentru exerciţiul de vineri, echipajul a fost adunat pe puntea vasului şi bărcile convenţionale au fost scoase în afara parapetului.[182] Bărcile de la tribord au fost suspendate deasupra cheiului, dar zece bărci de la babord au fost coborâte chiar pe apă, iar câteva, duse cu vâslele şi înşirate la o distanţă anume de navă. După aceea, toate au fost ridicate înapoi pe punte şi readuse la poziţiile lor.

Părerea lui Turner era, după cum le spusese avocaţilor în timpul depoziţiei de dimineaţă, privitoare la naufragiul Titanicului, că un echipaj experimentat şi competent, lucrând pe vreme liniştită, putea lansa o barcă la apă în trei minute.[183] Dar, cum bine ştia şi el, adunarea unui asemenea echipaj era, de-acum, aproape imposibilă. Războiul crease deficite de forţă de muncă în toate industriile, dar mai ales în industria navală, Marina Regală aspirând mii de marinari pricepuţi. Ceea ce făcea ca lui Turner să-i fie şi mai greu să adune un echipaj era faptul că înţelegerea iniţială a companiei Cunard cu Amiralitatea impunea ca toţi ofiţerii de pe o navă şi cel puţin trei sferturi din echipajul ei să fie supuşi britanici.[184]

Lipsa de calificare a echipajelor de pe vasele comerciale ale Marii Britanii pe timp de război era îndeajuns de pronunţată, încât i-a atras atenţia comandantului de

submarine Forstner, cel care scufundase Falaba. El observase „modul ciudat în care marinarii mânuiesc, de obicei, bărcile de salvare”[185]. Pasagerii băgaseră şi ei de seamă. James Baker, un negustor de covoare orientale, venise la New York la bordul Lusitaniei, mai devreme în acel an, în prima traversare a Atlanticului cu căpitanul Turner revenit la comandă. Baker îşi petrecuse o parte din prima zi a călătoriei doar uitându-se la membrii echipajului în timp ce munceau. Concluzia lui: „Nu cred că este posibil ca unii dintre ei să fi fost pe mare înainte”. Rămăsese uimit de modul în care erau îmbrăcaţi cei mai mulţi: „Membrii echipajului, cu patru sau cinci excepţii..., purtau tot felul de costume, confirmându-mi prima impresie că, în afară de câţiva marinari permanenţi, restul membrilor echipajului erau genul de oameni pe care-i vezi pe o navă comercială de curse neregulate, o ruşine pentru o asemenea navă”[186].

Turner recunoştea problema. Echipajele lui, pe timp de război, nu semănau deloc cu „marinarii” competenţi şi robuşti pe care-i întâlnise mai înainte în cariera sa. „Marinarul calificat, de modă veche, care ştia să facă noduri, să mânuiască velele, să matisească sau să manevreze cârma, a dispărut odată cu velierele”[187], spunea Turner. În ceea ce priveşte capacitatea echipajului de a manevra bărcile de salvare: „Sunt destul de pricepuţi – le lipseşte practica. Nu fac îndeajuns de multă practică şi nu dobândesc experienţă.”[188]

Pentru călătoria care urma, însă, Turner izbutise să angajeze o serie de marinari care nu numai că erau matrozi experimentaţi, dar fuseseră pe mare la fel ca el însuşi, la bordul unor veliere mari, cu vele pătrate. Unul dintre aceştia era Leslie „Gertie” Morton, de 18 ani, care era pe punctul de a-şi obţine certificatul, sau „brevetul”,

de ofiţer secund. Potrivit documentului său marinăresc oficial, avea o înălţime de 1,77 metri, păr blond şi ochi albaştri. Avea şi două tatuaje: două steaguri încrucişate şi un chip pe braţul stâng, un fluture pe braţul drept.[189] Acestea erau detalii de mare importanţă, dacă vreodată s-ar fi pierdut pe mare şi trupul i-ar fi fost recuperat mai târziu. El şi fratele lui, Cliff, urcaseră la bordul unui velier cu vele pătrate, Naiada, ca ucenici de matelot, fiecare în temeiul unei înţelegeri oficiale, care-i lega de proprietarul vasului timp de patru ani. „Ucenicia" lui Cliff încă mai aştepta o decizie finală; Leslie şi-o încheiase pe-a lui pe 28 martie 1915.

Velierele erau încă foarte răspândite pe rutele comerciale, cu toate că voiajele făcute la bordul lor erau inevitabil lente şi obositoare. Fraţii ajunseseră la New York după ceea ce Leslie Morton numise o „traversare mai mult decât nenorocită" de la Liverpool, care durase 63 de zile, vasul neavând la bord nici o încărcătură, ci doar balast. Aveau de înfruntat lucruri şi mai rele. De la New York, trebuia să ridice o încărcătură de petrol lampant în containere de câte 5 galoane – în jur de 19 litri – şi s-o transporte în Australia, apoi să preia o încărcătură de grâne de la Sydney şi s-o aducă înapoi la Liverpool. Toată călătoria promitea să dureze un an întreg.

Fraţii hotărâseră să-şi părăsească postul, în ciuda obligaţiei lui Cliff de a-şi încheia ucenicia. Voiau amândoi să ajungă acasă şi să participe la războiul pe care ei îl vedeau, asemenea celor mai mulţi oameni, terminat în curând. „Încă mai priveam războiul în lumina războaielor victoriene şi a celor anterioare", avea să scrie Morton mai târziu, adăugând că el şi fratele lui nu reuşiseră să-şi dea pe deplin seama de faptul că „natura şi metodele războiului se schimbaseră pentru totdeauna în august

1914 şi că nici un război din viitor nu ar mai fi exclus pe nimeni, civili, bărbaţi, femei sau copii”[190].

Plănuiseră să călătorească spre Anglia ca pasageri cu bilete plătite şi telegrafiaseră acasă, cerând bani ca să-şi cumpere bilete la clasa a doua. Tatăl lor aranjase un transfer de fonduri prin telegraf.

Fraţii Morton aflaseră că următorul vapor care i-ar fi dus acasă era Lusitania şi-şi cumpăraseră bilete. Auziseră atâtea despre ea, încât simţiseră nevoia să se ducă la chei s-o vadă. „Ce privelişte ni s-a înfăţişat înaintea ochilor!”, scria Leslie Morton. „Părea mare cât un munte. Avea patru coşuri şi o lungime impresionantă şi, cum ştiam că se mişca, nu glumă, eram foarte încântaţi numai la gândul că urma să navigăm cu ea.”[191]

În timp ce stăteau pe chei, holbându-se la vapor, îşi dăduseră seama că unul dintre ofiţerii vaporului se uita la ei. Acesta se dovedise a fi prim-ofiţerul John Preston Piper, care tocmai coborâse pe scara de acces de la bord până pe chei. „La ce vă uitaţi, băieţi?”[192], îi întrebase el.

Cei doi fraţi îi răspunseseră că aveau rezervate locuri pentru următoarea traversare a navei şi că nu voiau decât s-o vadă.

El îi privise o clipă, apoi întrebase: „De pe ce navă aţi plecat?”

Morton, ocolind adevărul, îi spusese că numai ce-şi încheiaseră uceniciile şi se întorceau la Liverpool, ca să-şi dea examenele de atestare.

„Mi s-a părut mie că arătaţi ca nişte marinari”, le spusese Piper şi-i întrebase de ce voiau să-şi plătească voiajul, când puteau să-şi acopere cheltuielile muncind. Lusitania tocmai rămăsese fără zece marinari de punte, care părăsiseră nava, după toate aparenţele pentru a scăpa de obligativitatea de a se înrola în armata britanică. „Aş avea nevoie de doi băieţi ca voi”, adăugase Piper.

„Cred c-ar putea fi mai mulţi, domnule”, zisese Morton. „Unii dintre ceilalţi camarazi ai noştri şi-au încheiat şi ei serviciul pe navă.”

Prim-ofiţerul Piper le spusese fraţilor să se prezinte la chei vineri dimineaţa, „cu cât de mulţi puteţi aduce”.

Băieţii se felicitaseră. Acum puteau să-şi acopere costul biletelor şi să folosească banii tatălui lor în alte scopuri. „Am făcut praf toţi banii şi ne-am petrecut noaptea de joi într-un anturaj de clasă, deşi dubios”, scria Morton.

În total, opt membri ai echipajului de pe Naiada plănuiseră să se mute fără aprobare pe Lusitania. Nu se ştie nimic despre ce părere a avut căpitanul Naiadei despre acest lucru. Căpitanul Turner, însă, nu a avut nici o rezervă să ia toţi acei oameni la bord şi probabil că n-a pus prea multe întrebări. Avea nevoie de toţi marinarii pe care-i putea găsi.

Războiul adusese şi alte provocări. Turner îşi pregătise nava într-un climat plin de frică şi de suspiciune. Toate navele comerciale care părăseau portul New York trebuia să fie inspectate înainte de plecare, pentru a se verifica, în măsura posibilităţilor, că toată încărcătura din magaziile lor era identificată în declaraţia fiecărei nave pentru

mărfurile încărcate şi că nu erau înarmate, încălcând legile americane cu privire la statutul de neutralitate. Turner primise o vizită din partea Detaşamentului pentru Neutralitate din port, sub supravegherea colectorului de taxe vamale Dudley Field Malone[193], al cărui personal era împuternicit să cerceteze toate navele. Despre Malone se spunea că era sosia lui Winston Churchill, astfel încât, ani buni mai târziu, avea să fie distribuit în rolul acestuia din urmă, în filmul Misiune la Moscova.[194] Detaşamentul îşi făcuse rapid inspecţia, şi Malone îi eliberase căpitanului Turner un „Certificat de încărcătură", care-i permitea să plece cu nava pe mare, cu toate că Malone avea să recunoască mai târziu că era o „imposibilitate fizică" să controleze fiecare pachet de marfă.

Biroul lui Malone emisese prima declaraţie preliminară a Lusitaniei pentru mărfurile încărcate, o singură foaie de hârtie, pe care erau înregistrate 35 de încărcături inofensive. Din întâmplare, aceste încărcături erau doar o fracţiune din mărfurile care se aflau deja la bordul Lusitaniei. O listă mai completă avea să fie emisă ulterior, la mult timp după ce nava pornise la drum, ideea fiind aceea de a ţine informaţiile departe de Germania cât mai mult cu putinţă. Se ştia că spionii şi sabotorii germani, îndrumaţi de Ambasada Germaniei, lucrau şi ei de zor pe cheiurile New Yorkului.[195]

Aceşti spioni păreau să aibă un interes deosebit în privinţa Lusitaniei şi supravegheau de multă vreme nava. Un raport al ataşatului naval german de la New York, din 27 aprilie 1915, aşadar emis cu patru zile înainte de plecarea Lusitaniei, afirma: „Echipajul Lusitaniei se află într-o depresie accentuată şi speră că aceasta va fi ultima traversare a Atlanticului pe timp de război"[196]. Raportul observa, de asemenea, că echipajul era incomplet: „Este

dificil ca maşinile să fie întreţinute corespunzător. Teama de submarine este prea mare.”

Exista o posibilitate reală ca sabotorii germani să încerce să avarieze Lusitania. Compania Cunard lua în serios pericolul, suficient de mult încât să plaseze la bord un detectiv de la poliţia din Liverpool, pe William John Pierpoint, care să vegheze pe durata călătoriilor. Acesta ocupa cabina A-1, de pe puntea cu bărcile de salvare, şi era un personaj retras. Căpitanul Turner îşi făcuse un obicei din a-i spune „Inspectore”.

Toată ziua şi toată noaptea, echipajul Lusitaniei a venit la bord, în faze diferite de trezie. Leslie Morton, fratele lui şi ceilalţi refugiaţi de pe Naiada au urcat pasarela, suferind încă de pe urma efectelor petrecerii din noaptea precedentă, din oraş. Dacă Morton se aştepta la o cazare luxoasă la bordul Lusitaniei, n-a avut parte de aşa ceva. În schimb, a fost condus către un pat, la trei punţi sub cea principală, într-o cameră pe care o va asemui, mai târziu, cu un „dormitor dintr-un azil de săraci”. Totuşi, s-a înveselit când a aflat că patul lui era chiar lângă un hublou.

Un membru tânăr al echipajului – un băiat de serviciu, sau „ajutor de însoţitor de bord”, pe nume Francis Burrows, în vârstă de 15 ani şi jumătate – a fost întâmpinat la poarta cheiului de un paznic, care i-a spus: „Nu te mai întorci de data asta, băiete. Or să-ţi facă felul de data asta.”[197] Burrows a râs şi a mers mai departe, până la patul său.

În acea seară, un grup de ajutoare de însoţitor de bord, având ordine să nu părăsească nava pentru nici un motiv, au ales o distracţie cu care să-şi astâmpere plictiseala.

Băieţii, printre care un anume Robert James Clark, s-au dus într-un compartiment mic de marfă, cunoscut în limbaj marinăresc sub denumirea de lazaret, şi acolo „am început să facem ceva ce nu trebuia să fi făcut”[198], după cum se exprima el.

Clark şi complicii lui au găsit nişte fire electrice, care nu aveau izolaţie, şi au împrăştiat firele pe podea. Băieţii s-au întins şi au aşteptat.

Vasul avea mulţi şobolani. De fapt, chiar cu un an înainte, şobolanii provocaseră un mic incendiu într-unul dintre saloanele comune, rozând izolaţia de pe firele electrice dintr-un perete şi lăsând astfel două fire neizolate să se atingă.[199]

Băieţii au aşteptat încântaţi. Şobolanii au apărut curând şi au început să-şi urmeze traseele obişnuite prin cameră, luaţi prin surprindere de firele din calea lor. „Au fost electrocutaţi, desigur” – spunea Clark –, „aceea a fost distracţia noastră. Asta a fost vineri noaptea.” Ulterior, Clark avea să devină reverendul Clark.

Fie dintr-o curiozitate profesională, fie din instinct, mascota navei – o pisică numită Dowie, după predecesorul căpitanului Turner – a fugit de pe vas în timpul nopţii, către locuri necunoscute.

Şi căpitanul Turner a părăsit nava în seara aceea. S-a dus pe Broadway, la teatrul Harris de pe Strada 42, unde a asistat la o piesă de teatru, Minciuna[200], în care o nepoată a lui, Mercedes Desmore, actriţă în ascensiune, avea un rol principal.[201]

Turner şi-a răsfăţat şi pasiunea pentru mâncare germană. S-a dus la restaurantul Lüchow, de pe Strada 14-Est, numărul 110, de unde urma să facă o plimbare de voie până la bazinele portuare ale companiei Cunard, şi a cinat în Salonul Nibelungilor, unde o orchestră alcătuită din opt instrumente a cântat nişte valsuri vieneze vioaie.[202]

În acea seară, revenit în apartamentul surorii sale, Charles Lauriat le-a arătat ei şi soţului ei cartea lui Dickens şi desenele lui Thackeray şi le-a explicat de ce ducea desenele în Anglia.[203]

Când le cumpărase, în 1914, de la lady Ritchie şi Hester Ritchie din Londra, fiica, respectiv nepoata lui Thackeray, el plătise un preţ negociat de 4 500 de dolari americani, pe deplin conştient că le putea vinde în America de cinci sau de şase ori mai scump. Pentru a obţine cel mai bun preţ, însă, el îşi dăduse seama că trebuia să prezinte desenele într-o manieră mai atrăgătoare. În acel moment, ele erau lipite în cele două albume, câte un desen pe pagină. Plănuia să înrămeze aproape toate desenele unul câte unul, dar pe unele voia să le aibă legate în combinaţii de trei sau patru, în volume cu coperţi în întregime din cordovan. Principalul motiv pentru care le aducea înapoi în Anglia era ca lady Ritchie să le mai vadă o dată şi să scrie o mică notă despre fiecare, oferindu-le astfel autenticitate şi un element de interes în plus.

Nu se simţea deloc vinovat că-i plătise fiicei lui Thackeray atât de puţin pentru desene. Aşa funcţionau afacerile cu obiecte de artă, mai ales dacă un vânzător dorea discreţie, aşa cum voia familia Ritchie. Familia insistase ca Lauriat să păstreze cât mai mult cu putinţă discreţia în privinţa vânzării desenelor şi-l oprise cu desăvârşire să încerce să

le vândă în Marea Britanie. Le putea da numai în America, şi chiar şi atunci trebuia să o facă cu discreţie, fără publicitate. Lady Ritchie încă mai suferea din pricina unei vânzări anterioare de desene, printr-un negustor londonez, care le pusese în vânzare într-o manieră pe care familia o considerase jignitoare şi care atrăsese publicitate şi comentarii neplăcute.

Sora lui Lauriat şi soţul ei au examinat desenele „cu mult interes şi admiraţie”, îşi amintea Lauriat. Soţul, George, a mărturisit că-i plăcuseră cu deosebire un desen intitulat Caricatura lui Thackeray însuşi întins pe o canapea în Vechiul Club Garrick şi o serie de şase schiţe „cu negri şi copiii lor” în tinda unei case mici, pe care Thackeray le desenase în timp ce vizita Sudul american, în anii 1850.

Apoi, Lauriat şi-a pus cartea şi desenele înapoi în valiza extensibilă şi a încuiat-o.

În altă parte a oraşului, o pasageră care avea rezervare, pe nume Alta Piper, a petrecut o noapte agitată în camera ei de hotel.[204] Era fiica renumitei spiritiste Leonora Piper, cunoscută de toată lumea drept „Doamna Piper”, singura spiritistă despre care William James, psihologul-pionier de la Harvard şi cândva cercetător spiritist el însuşi, credea că era demnă de încredere.

Alta Piper părea să împărtăşească darul mamei sale, căci toată acea noapte de vineri, aşa cum avea să pretindă mai târziu, a auzit o voce care i-a spus: „Dacă te bagi în patul acela, nu mai ieşi niciodată”.

[179] Vezi Lauriat, Reclamaţie.

[180] Scrisoare a lui Albert E. Laslett către Ofiţerul Principal, Districtul Liverpool, 8 iunie 1915, în Arhivele Ministerului Transporturilor, MT 9/1326 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii). Faptul că acest exerciţiu a avut loc este documentat de diferite surse din Arhivele Amiralităţii, aflate la Arhivele Naţionale ale Marii Britanii. Spre exemplu, vezi „Lusitania – American Proceedings", în Arhivele Amiralităţii, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[181] Răspunsuri ale petiţionarului la întrebările formulate de către Hunt, Hill & Betts, Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[182] Mărturie a lui Andrew Chalmers, 18 aprilie 1918, Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York, p. 20).

[183] Depoziţie a lui William Thomas Turner, 30 aprilie 1915, Petiţie a Companiei de Navigaţie Oceanică SRL, pentru limitarea răspunderii sale ca proprietar al vasului cu aburi Titanic (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[184] „Cunard Liner", p. 939.

[185] Walker, Four Thousand Lives Lost, p. 169.

[186] Arhiva personală Baker.

[187] The New York Times, 21 noiembrie 1915.

[188] Mărturie a lui William Thomas Turner, 15 iunie 1915; vezi şi „Investigation", p. 7.

[189] Aceste detalii au fost enumerate în „Ordinary Apprentice's Indenture" („Contract cadru de ucenicie") al lui Morton, un contract de patru ani care-l obliga pe Morton să îndeplinească ordinele căpitanului său şi ale asociaţilor căpitanului „şi să păstreze secretele sale şi ale lor". Pe lângă aceasta, contractul stipula că ucenicul nu putea „să frecventeze taverne şi bodegi..., nici să ia parte la jocuri ilegale". Mai presus de toate, fiecare ucenic era de acord să nu „lipsească... fără permisie". În schimb, ucenicii primeau un salariu anual de cinci lire în primul an, care creştea până la puţin peste zece lire în ultimul an. Li se garantau, de asemenea, cazarea şi hrana şi „medicamente şi asistenţă medicală şi chirurgicală". Fiecare primea câte zece şilingi pentru spălarea hainelor („Ordinary Apprentice's Indenture", arhiva personală Morton, DX/2313, Merseyside; „Continuous Certificate of Discharge", arhiva personală Morton, DX/2313, Merseyside).

[190] Morton, The Long Wake, p. 97.

[191] Morton, The Long Wake, p. 98.

[192] Morton, The Long Wake, p. 99.

[193] Dudley Field Malone (1882–1950), avocat, politician, activist liberal şi, ulterior, actor. Filmul menţionat mai jos, Mission to Moscow, în care a jucat şi Malone, a fost realizat în 1943, de regizorul Michael Curtiz. (n. trad.)

[194] Bailey & Ryan, The Lusitania Disaster, p. 108.

[195] Unii oficiali britanici chiar îşi făceau griji cu privire la loialitatea oamenilor angajaţi de compania Cunard la biroul ei din New York, care era condus de Charles P.

Sumner, directorul tuturor activităţilor companiei în America. Potrivit unei telegrame din partea consulului general al Marii Britanii la New York, sir Courtenay Bennett, se spunea că însuşi căpitanul Dow, din cadrul companiei Cunard, nu avea încredere în Sumner „pe motiv de apropiere faţă de germani”. Şi sir Courtenay era convins că biroul se afla sub influenţa Germaniei. Vedea o dovadă a acestui fapt în numărul de angajaţi ale căror nume de familie – precum Fecke, Falck, Buiswitz, Reichhold, Brauer, Breitenbach sau Müller – aveau o sonoritate germană. Compatriotul lui sir Courtenay, sir Arthur Herbert, fost diplomat, credea la fel. Întrebările lor repetate au făcut ca vremurile acestea tensionate să fie cu atât mai dificile pentru Sumner, un director priceput, care se asigura că navele companiei Cunard navigau în conformitate cu programul stabilit şi avea parte de încrederea deplină, dacă nu chiar de prietenia, preşedintelui companiei Cunard, Alfred A. Booth. Sir Arthur era în aşa măsură convins că, printre activităţile companiei Cunard de la New York, se număra şi punerea la cale a ceva sinistru, încât, fără să-i spună lui Sumner, a angajat un detectiv particular ca să investigheze. Detectivul nu a ştiut să fie subtil şi s-a comportat într-o manieră care i-a făcut pe angajaţii companiei Cunard să suspecteze că el ar fi putut fi spion. După cum îşi amintea Sumner, „Acest om îmi stârnea bănuielile atât de mult, încât l-am pus pe detectivul nostru de la docuri să-l urmărească pe detectivul lui sir Arthur Herbert”. Sumner i-a trimis lui sir Arthur un raport despre comportamentul straniu al detectivului particular, gândindu-se că avea să fie interesat: „În loc să fie mulţumit de ceea ce făcusem,” – scria Sumner – „el [sir Arthur] s-a supărat cumplit şi a spus că nu fusese niciodată în viaţă insultat atât de rău”. Sir Arthur a mers până acolo încât să-l acuze pe Sumner că-l

spiona pe el şi atât de tulburat părea, încât Sumner a început să se întrebe dacă nu cumva fostul diplomat avea el însuşi propriile secrete de ascuns. Sumner a scris: „În mintea mea, chiar a fost stârnită bănuiala că mişcările lui, în măsura în care le observam, ar fi putut să dea în vileag ceva”. „Confidenţial,” – scria Sumner – „cred că pot să exprim cu siguranţă opinia că sir Arthur Herbert este puţin «ciudat».” Cel puţin cu privire la acest fapt, chiar şi celălalt oponent al lui Sumner, sir Courtenay Bennett, părea să fie de acord. Cu o anumită ocazie, sir Arthur i-a făcut o vizită lui sir Courtenay. S-a produs o altercaţie, scria Sumner, în timpul căreia sir Courtenay i-a spus vizitatorului să „plece acasă, că nu învaţă oul pe găină”. „Cu toate că nu pot să nu mă gândesc la faptul că această manieră de a proceda a fost cam nepoliticoasă..., acesta a fost, pe de altă parte, singurul incident amuzant de care am avut parte în relaţia mea cu cei doi oameni”, mai scria Sumner. Vezi: telegramă a lui C. Bennett către Alfred Booth, 30 noiembrie 1914, D42/C1/1/66, Partea 2 din 4 (Arhivele Companiei Cunard); „Salaries of New York Office Staff” („Salariile personalului din biroul de la New York”), D42/C1/1/66, Partea 3 din 4 (Arhivele Companiei Cunard); scrisoare a lui Charles P. Sumner către D. Mearns, 29 decembrie 1914, D42/C1/2/44 (Arhivele Companiei Cunard); scrisoare a lui Charles P. Sumner către Alfred A. Booth, 4 august 1915, D42/C1/1/66, Partea 3 din 4 (Arhivele Companiei Cunard); telegramă a lui Richard Webb către Cecil Spring-Rice, 11 mai 1915, „Lusitania Various Papers” („Diverse documente ale Lusitaniei”), în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[196] Telegramă, 27 aprilie 1915, Sertarul 2, Colecţia Bailey/Ryan.

[197] Interviu cu Francis Burrows, în Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[198] Interviu cu Robert James Clark, în Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[199] Memorandum, 7 mai 1914, D42/PR13/3/1417 (Arhivele Companiei Cunard).

[200] The Lie, de Henry Arthur Jones (1851–1929), s-a jucat din decembrie 1914 până în mai 1915. (n. trad.)

[201] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 110; Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 51; The New York Times, 30 martie 1915.

[202] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 110.

[203] Vezi Lauriat, Reclamaţie.

[204] Vezi website-ul Lusitania Resource, http://www.RMSLusitania.info, unde se găseşte o bază de date uşor accesibilă referitoare la navă şi la pasagerii ei.

CAMERA 40: „MISTERUL”

Plecarea submarinului U-20 al lui Walther Schwieger a fost urmărită atent – de la depărtare.

La Londra, la două clădiri depărtare de Tamisa şi vecină cu terenul de paradă al Regimentului de Cavalerie, se afla o clădire cu cinci etaje, cu o faţadă din piatră de culoare deschisă şi cărămidă de culoarea whisky-ului.[205] Familiar

tuturor celor din Amiralitate, edificiul era cunoscut, pe scurt, sub denumirea de Clădirea Veche, sau, şi mai pe scurt, drept C.V.[206] Mult mai puţin cunoscută era operaţiunea secretă care avea loc pe unul dintre coridoarele sale, într-un grup de birouri în centrul căruia se afla Camera 40. Aici se afla „Misterul” sau „Sfânta Sfintelor”, activitatea sa fiind clară numai pentru personalul ei şi pentru un grup de nouă oficialităţi de rang înalt, inclusiv primul-lord Churchill şi amiralul Jacky Fisher care, în aprilie 1915, reintrase în cadrul Amiralităţii ca şef al Statului-Major al Forţelor Navale, adjunctul lui Churchill. Fisher avea 74 de ani, cu trei decenii mai mult decât şeful său.

În fiecare zi, ofiţerii de serviciu din Camera 40 primeau sute de mesaje germane codificate şi cifrate, care fuseseră interceptate de o reţea de staţii radio montate pe coasta britanică şi apoi trimise la Clădirea Veche prin mijloace de comunicaţii telegrafice terestre. Germania fusese forţată să se bazeze aproape în exclusivitate pe comunicaţiile radio, după ce Marea Britanie, în primele zile de război, îşi dusese la capăt planul din 1912 de a tăia cablurile submarine ale Germaniei. Mesajele interceptate ajungeau în subsolul clădirii Amiralităţii şi erau apoi expediate către Camera 40.

Sarcina Camerei 40 era să traducă aceste mesaje în limba engleză, un proces făcut posibil de o serie de evenimente aproape miraculoase, care se petrecuseră în ultimele luni ale lui 1914 şi puseseră Amiralitatea în posesia a trei cărţi cu codurile care guvernau comunicaţiile diplomatice şi navale germane, şi semnificaţiile lor. De departe cel mai important – şi secret – era codul SKM al Marinei germane, prescurtarea pentru Signalbuch der Kaiserlichen Marine (Manual de semnale pentru Marina Imperială).[207] În august

1914, distrugătorul german Magdeburg eşuase şi fusese încolţit de nave ruseşti. Ce se întâmplase apoi cu exactitate rămâne destul de neclar, dar o relatare susţine că ruşii găsiseră o copie a cărţii de coduri, ţinută încă strâns în braţe de un telegrafist german mort, al cărui trup fusese adus de valuri pe ţărm, după atac. Dacă aşa era, probabil că tocmai cartea cu coduri fusese cea care-l omorâse: era mare şi grea, 38 de centimetri, pe 30 de centimetri, pe 15 centimetri, şi conţinea 34 304 grupuri de câte trei litere folosite pentru codificarea mesajelor. De exemplu, literele MUD simbolizau oraşul Nantucket; Liverpool era FCJ. Ruşii recuperaseră, de fapt, trei exemplare ale cărţii de coduri, probabil nu de la acelaşi cadavru, iar, în octombrie 1914, dăduseră unul Amiralităţii britanice.[208]

Cărţile de coduri erau inestimabile, însă nu descopereau singure conţinutul mesajelor interceptate. Autorii lor germani folosiseră volumele pentru a ascunde întregul text al mesajelor iniţiale, dar apoi supuseseră versiunile codificate unei amalgamări suplimentare, prin utilizarea unui cifru. Numai deţinătorii „cheii” cifrului puteau ghici textul de bază, dar posesia cărţilor de coduri a simplificat mult întregul proces de descifrare a mesajelor.

Ca să exploateze aceste comori, Amiralitatea înfiinţase Camera 40. Într-o dispoziţie scrisă de mână, Churchill definise principala ei misiune: „de a pătrunde în mintea germană” sau, în cuvintele unuia dintre ofiţerii principali ai grupului, „de a extrage seva”. De la bun început, Churchill şi Fisher hotărâseră să menţină atât de secretă operaţiunea, încât numai ei şi câteva oficialităţi din Amiralitate să ştie vreodată că exista.

La fel de misterioasă – deşi în mod neintenţionat – era chestiunea privitoare la cine conducea efectiv grupul. Pe hârtie, cel puţin, el răspundea în faţa amiralului Henry Francis Oliver, şeful Statului-Major al Amiralităţii, un bărbat atât de necomunicativ şi de reticent, încât putea să pară aproape mut, iar acest lucru – dată fiind predilecţia Marinei britanice pentru porecle – fusese garanţia faptului că avea să fie cunoscut pentru totdeauna drept Oliver „cel Prost”.

Şi, totuşi, în interiorul Camerei 40, conducerea operaţiunilor de zi cu zi cădea, în mare măsură, deşi neoficial, în sarcina comandantului Herbert Hope, recrutat în noiembrie 1914, ca să adauge la interpretarea mesajelor interceptate experienţa sa navală. Competenţa lui era foarte necesară, deoarece personalul grupului nu era alcătuit din ofiţeri de Marină, ci din civili recrutaţi pentru priceperea lor la matematică şi germană, şi la orice alt lucru care făcea un om bun la spart coduri şi cifruri. Lista includea un pianist, un expert în utilaje, un preot din Irlanda de Nord, un mare bancher din Londra, un fost membru al echipei olimpice scoţiene de hochei şi un mecanic plin de energie, pe nume C. Somers Cocks, care, potrivit unuia dintre primii membri, William F. Clarke, „se remarca îndeosebi prin faptul că era arţăgos”[209]. Femeile din unitate – cunoscute drept „frumoasele doamne de la 40” – lucrau la redactare şi, printre ele, se număra o anume lady Hambro, soţia unui bancher binecunoscut, care, potrivit lui Clarke, uimise pe toată lumea, la una dintre cinele anuale ale grupului, fumând o ţigară mare de foi. Clarke scria: „Era cea mai bună slujbă şi noi eram un grup vesel pe vremea aceea, cu cel mai bun şef posibil în persoana lui Hope”[210]. Acesta din urmă era modest şi retras, şi un şef priceput, îşi amintea Clarke, şi „cu toţii ne-am ataşat profund de el”.

Autoritatea lui Hope era recunoscută şi în afara Camerei 40, spre nemulţumirea lui Oliver „cel Prost”, despre care se spunea că era obsedat să controleze cine vedea interceptările descifrate şi ce se făcea cu informaţiile pe care acestea le dezvăluiau.[211] Când şeful Statului-Major al Forţelor Navale, Fisher, făcuse prima sa vizită în Camera 40 şi văzuse cu ochii lui ce făcea grupul, îi ordonase lui Hope să-i aducă personal ultimele interceptări, de două ori pe zi.

Hope, de asemenea, îi dădea personal interceptările unui alt oficial care, dintre toţi cei implicaţi în „Mister”, aprecia poate cel mai mult importanţa respectivelor secrete: căpitanul William Reginald Hall, şeful spionajului naval. Hall recomandase ca Hope, pe atunci membru al diviziei sale de spionaj, să fie transferat la Camera 40. În ciuda faptului că era şeful serviciilor secrete de informaţii navale, căpitanul Hall nu avea control direct asupra Camerei 40 – de la începutul lui 1915, divizia lui de spionaj şi Camera 40 erau entităţi separate –, dar numele său, mai mult decât oricare altul, era asociat cu realizările acesteia.

Hall avea 44 de ani şi fusese căpitan de navă militară. Devenise directorul spionajului naval în noiembrie 1914, ocupând un post cândva deţinut de tatăl său. Era scund şi energic, avea o faţă plină de coşuri şi colţuroasă şi un nas proeminent ca un cioc, toate acestea conferindu-i aspectul unei ciocănitori cu chipiu de căpitan. Acest aspect era întărit de o ciudăţenie care ţinea de domeniul neurologicului şi care-l făcea să clipească repede cât era ziua de lungă, ceea ce-i atrăsese porecla de „Clipitorul”. Unul dintre admiratorii lui cei mai înfocaţi era ambasadorul Americii de la Londra, Page, care, într-o scrisoare către preşedintele Wilson, îl umpluse de laude, ca un îndrăgostit: „N-am să mai întâlnesc niciodată un alt bărbat

ca el”, scria Page. „Ar fi o pretenţie prea mare. Căci Hall e-n stare să se uite prin tine şi să vadă chiar mişcările musculare ale sufletului tău nemuritor, în timp ce vorbeşte cu tine. Asemenea ochi are omul ăsta! Doamne!”[212]

Lui Hall îi plăcea foarte mult strategia de război şi se spunea despre el că era cu totul nemilos, chiar dacă într-un mod atrăgător. Secretara lui, Ruth Skrine – care s-a căsătorit mai târziu, devenind doamna Hotblack –, îşi amintea cum o cunoştinţă i-l descrisese pe Hall ca fiind în parte Machiavelli, în parte şcolar. Partea de Machiavelli „putea fi nemiloasă” – spunea ea –, „dar şcolarul era mereu după colţ, iar pasiunea lui pentru jocul periculos pe care el şi noi toţi îl jucam ieşea la suprafaţă, şi amuzamentul şi pericolul întregii situaţii îl umpleau de o plăcere molipsitoare”[213]. În opinia ei, Hall era capabil „să evalueze nefiresc de rapid un om”. Când anticipa vreo escapadă nouă, îşi amintea ea, Hall îşi freca mâinile, „rânjind ca un mic abate francez şiret”.

Era un joc vital, în care Camera 40 oferea Marii Britanii un avantaj de o valoare inestimabilă, într-un moment în care războiul, departe de a se încheia repede, se extindea pretutindeni, Germania bucurându-se de un ascendent. Bătăliile făceau ravagii în Rusia, Austria, Serbia, Turcia şi Asia. În Marea Chinei de Sud, un torpilor german scufundase un crucişător japonez, omorând 271 de oameni. În Pacific, în largul coastelor chiliene, câteva nave militare germane scufundaseră două crucişătoare britanice, înecând 1 600 de oameni şi dând o lovitură zdravănă mândriei şi moralului Marii Britanii, prima înfrângere a Imperiului într-o bătălie navală[214], după Războiul din 1812, când o forţă navală britanică de pe lacul Champlain fusese înfrântă de Marina pe atunci novice

a Statelor Unite. În ziua de Anul Nou 1915, un submarin german scufundase nava de luptă britanică HMS Formidable, omorând 547 de oameni. Navele militare britanice aflate în apropiere nu avuseseră voie să-i salveze pe supravieţuitori, în conformitate cu politica stabilită după dezastrul crucişătorului Aboukir.[215]

Războiul devenise mai sumbru şi dăduse naştere unor tactici noi de ucis. Navele militare germane bombardaseră oraşele de coastă englezeşti Scarborough, Whitby şi Hartlepool, rănind peste 500 de persoane şi omorând mai mult de 100, majoritatea civili. Printre morţii din Scarborough, se număraseră doi băieţi de nouă ani şi un bebeluş de un an şi două luni.

Pe 19 ianuarie 1915, Germania lansase primul ei atac aerian din istorie împotriva Marii Britanii, trimiţând peste Canalul Mânecii două zepeline uriaşe – „zepuri”, în argoul britanic nou-inventat, de la numele contelui Ferdinand von Zeppelin. Atacul produsese pagube minime, dar patru civili fuseseră ucişi. Un alt atac urmase pe 31 ianuarie, în timpul căruia nouă nave aeriene zburaseră până la Liverpool, proiectând umbre terifiante pe deasupra peisajului din Mândrie şi prejudecată, de Jane Austen.

Şi apoi, ziua de 22 aprilie 1915: după-amiază târziu, lângă Ypres, soare strălucitor, o briză care bătea de la est la vest.[216] Tranşeele Aliaţilor din acel sector, căruia i se spunea şi „secţiunea avansată a frontului”, erau ocupate de forţele canadiene şi franceze, inclusiv de o divizie de soldaţi algerieni. Germanii care se aflau faţă în faţă cu aceste tranşee lansaseră o ofensivă care, ca de obicei, începuse cu barajul de artilerie de la distanţă. Acest lucru era destul de terifiant în sine, iar francezii şi canadienii ştiau din experienţă că era preludiul unui atac frontal de

infanterie peste teritoriul-nimănui, dar, pe la ora 17, aspectul câmpului de luptă se schimbase brusc. Un nor verde-cenuşiu se ridicase din partea germană şi pornise în deplasare peste terenul aruncat în aer, pe măsură ce soldaţii germani deschideau robineţii de la şase mii de rezervoare pline cu peste 160 de tone de gaz de clor, aşezate pe o lungime de şase kilometri – prima utilizare din istorie a unui gaz letal pe câmpul de luptă. Când gazul ajunsese pe partea Aliaţilor, efectele lui fuseseră instantanee şi teribile. Sute de soldaţi muriseră pe loc; mii fugiseră din tranşee panicaţi, expunerea la gaz omorându-i pe mulţi mai târziu. Fuga lor lăsase o spărtură de aproape opt mii de metri în frontul Aliaţilor, dar efectul atacului cu gaz păruse să-i surprindă până şi pe arhitecţii lui. Soldaţii germani, care purtau măşti de gaze, merseseră în urma norului, dar, în loc să înainteze prin breşa nou deschisă, în vederea unei victorii decisive, săpaseră o nouă linie de tranşee şi rămăseseră acolo. Comandanţii lor, intenţionând, în bună parte, să testeze gazul, nu adunaseră forţele de rezervă necesare, care să profite de spărtura din linia de apărare. Două mii de soldaţi canadieni fuseseră ucişi, sufocaţi pe măsură ce plămânii li se umpluseră cu lichid. Un general scria: „Am văzut câteva sute de bieţi băieţi întinşi afară, în curtea din faţa unei biserici, ca să tragă în piept tot aerul pe care-l puteau respira, înecându-se încet cu apa din propriii plămâni – o privelişte cât se poate de înfiorătoare, iar doctorii erau cu desăvârşire neputincioşi”.[217]

Dar asemenea dezastre se petreceau pe uscat. Sectorul în care Camera 40 promitea să-i ofere Marii Britanii avantajul cel mai clar îl reprezenta lupta pentru controlul asupra mărilor, iar acolo strategia britanică suferise o schimbare. Obiectivul său central rămăsese distrugerea flotei

germane în luptă, dar Amiralitatea acorda o nouă importanţă întreruperii fluxului de echipamente de război către Germania şi combaterii ameninţării tot mai mari a submarinelor la adresa comerţului britanic. Amiralitatea nutrea, în acelaşi timp, teama permanentă că Germania ar fi putut încerca să invadeze Marea Britanie.[218] În mod clar, orice avertizare prealabilă cu privire la acţiunile navale germane era de o importanţă crucială.

Camera 40 începuse, aşadar, să furnizeze informaţii secrete aproape imediat. Din noiembrie 1914 până la sfârşitul războiului, potrivit lui William Clarke, membru al acestui grup, „nici o mişcare majoră a Marinei germane nu a mai putut avea loc fără ca Amiralitatea să ştie despre ea cu câtva timp înainte”[219]. Informaţiile erau detaliate, până la mişcările navelor şi ale submarinelor luate individual. Dar o asemenea detaliere genera o dificultate. Dacă Marina britanică acţiona, răspunzând la fiecare mişcare anticipată a flotei germane, riscul era ca Germania să descopere că-i fuseseră sparte codurile. Într-un memorandum intern secret, amiralul Oliver scria că „riscul de a compromite codurile ar trebui asumat numai atunci când rezultatul ar fi unul care să merite”[220].

Dar ce însemna „să merite”? Unii dintre oamenii din Camera 40 susţineau că multe informaţii utile erau acumulate şi nu erau folosite niciodată, deoarece conducerea Amiralităţii – adică Oliver „cel Prost” – avea o teamă obsesivă de a nu dezvălui Misterul. În primii doi ani de război, chiar şi comandantului suprem al Marii Flote britanice, sir John Jellicoe, i se refuzase accesul direct la interceptările decriptate în Camera 40, cu toate că, după toate aparenţele, el era ofiţerul din Marină cel mai probabil să beneficieze de pe urma informaţiilor secrete pe care aceasta le transmitea. De fapt, lui Jellicoe nu i-a fost

prezentat oficial secretul Camerei 40, iar accesul regulat la informaţiile ei secrete nu i-a fost acordat până în noiembrie 1916, când Amiralitatea, sesizând anumite sentimente lezate, a fost de acord să-i îngăduie să vadă un rezumat zilnic, pe care trebuia să-l ardă imediat după ce-l citea.

Controlul strict exercitat de şeful Statului-Major Oliver asupra interceptărilor era o sursă de enervare şi pentru comandantul Camerei 40, Hope.

„Dacă ne-ar fi cerut Statul-Major” – scria Hope, referindu-se la Oliver –, „am fi putut furniza informaţii preţioase despre mişcările submarinelor, câmpurile minate, detectarea minelor marine etc. Dar cei din Statul-Major erau obsedaţi de ideea secretizării; îşi dădeau seama că aveau un atu şi lucrau după principiul că trebuia să depunem toate eforturile ca să păstrăm informaţiile pentru noi înşine, ca să ne păstrăm asul în mânecă pentru vreun prilej cu adevărat mare, cum ar fi fost ieşirea în forţă a Flotei germane, ca să ne provoace la luptă. Cu alte cuvinte, Statul-Major a hotărât să folosească informaţiile noastre defensiv, şi nu ofensiv.”[221] Sublinierile sunt ale comandantului Hope.

Era o muncă obositoare. Sute de mesaje interceptate veneau în fiecare zi în subsolul clădirii, unde erau aşezate în cutii în formă de gantere, care erau îndesate, la rândul lor, în tuburi cu vid şi, cu un buf satisfăcător, catapultate prin clădire. Când ajungeau în Camera 40, recipientele cădeau într-o tavă de metal cu un zăngănit care „cutremura nervii oricărui vizitator neavizat”[222], potrivit unuia dintre spărgătorii de coduri ai grupului. Zgomotul acestor mesaje care veneau era mai cu seamă epuizant

pentru oamenii repartizaţi în tura de noapte, care dormeau cu rândul într-un dormitor despărţind două birouri mai mari. Ei îndurau un chin suplimentar: şoarecii. Rozătoarele invadau dormitorul şi, noaptea târziu, alergau peste feţele bărbaţilor care dormeau.

„Tubiştii” luau mesajele din cutiile în vid şi le transmiteau spărgătorilor de coduri. Tubiştii erau ofiţeri care fuseseră îndeajuns de grav răniţi în război, încât nu mai puteau lupta. Personalul acesta includea un bărbat cu un singur picior, pe nume Haggard, şi un ofiţer britanic pe nume Edward Molyneux, care, deşi cu un singur ochi, avea să ajungă un creator de modă aclamat la Paris.

Cea mai obositoare parte a acestei munci consta în transcrierea textului complet al fiecărui mesaj într-un jurnal de bord zilnic. Churchill insista ca fiecare interceptare să fie notată, indiferent cât de banală. Pe măsură ce numărul de interceptări se înmulţise, această sarcină devenise „distrugătoare de spirit”, potrivit unui membru al Camerei 40; jurnalul de bord „a devenit un obiect al urii”[223]. Dar Churchill era foarte atent. În martie 1915, de exemplu, mâzgălise pe una dintre decriptările lui Hope: „Urmăreşte asta cu atenţie”[224].

Grupul aflase, în timp, că până şi o modificare aparent inofensivă în aspectul mesajelor cotidiene putea indica o nouă acţiune importantă a Marinei germane. Comandantul Hope scria: „Toate mesajele care nu erau conforme cu cele cotidiene trebuiau privite cu mare suspiciune şi, în acest fel, am putut aduna un număr mare de indicii şi de ameninţări”[225]. Operatorii radio britanici, care interceptau comunicările germane, ajunseseră să ştie, doar după sunetul unei transmisii, dacă aceasta provenea de la un submarin. Descoperiseră că submarinele aveau nevoie mai

întâi de câteva momente pentru a-şi sincroniza sistemele şi apoi începeau fiecare transmisie cu un fel de dregere a glasului electrică, o succesiune de cinci semnale Morse: linie-linie-punct-linie-linie. „Ultima notă” – spunea comandantul Harper – „este înaltă... şi are un caracter tânguitor sau jeluitor, când se trimite.”[226]

Datorită hărţilor obţinute, Camera 40 ştia, de asemenea, că Marina germană împărţise marea din jurul Angliei într-o reţea de linii, pentru a ghida mai bine cursele navelor şi ale submarinelor. Marea Nordului fusese divizată în pătrate cu latura de şase mile marine, fiecărui pătrat fiindu-i dat un număr, potrivit lui Hope. „Ori de câte ori vreuna dintre navele lor se afla pe apă, ea îşi indica mereu poziţia spunând în ce pătrat se afla.”[227] Punându-le pe acestea pe hartă, scria Hope, Camera 40 afla pe ce rute navigau vasele şi submarinele germane. Unele pătrate erau complet goale: „Logic, nu se putea presupune decât că aceste spaţii goale erau zone minate”.

În timp, datorită interceptărilor Camerei 40 şi informaţiilor adunate la interogatoriile la care erau supuse submarinele capturate, atât aceasta, cât şi divizia de spionaj a căpitanului Hall „Clipitorul” începuseră să cunoască oamenii în carne şi oase, care comandau submarinele Germaniei.[228] Câţiva, precum Kapitänleutnant Weddigen, omul care scufundase crucişătoarele Aboukir, Cressy şi Hogue, erau cutezători şi-şi împingeau echipajele până la limită. Un astfel de căpitan era numit Draufganger, sau comandant hotărât. Despre un alt comandant, Claus Rücker, se spunea că era „un om abuziv şi un laş”. Prin contrast cu el, Walther Schwieger fusese descris, în mai multe rapoarte ale serviciilor de informaţii, ca un om bun la suflet, care era foarte îndrăgit de echipajul şi de colegii

lui, „un ofiţer foarte popular şi plăcut” – aşa cum aprecia un raport.

Unii căpitani de submarine erau ucigaşi cu sânge-rece, ca Max Valentiner, prietenul lui Schwieger. „Se spune despre el că este cel mai bine clădit ofiţer din Marina germană” – raporta un anchetator britanic – „şi unul dintre cei mai nemiloşi comandanţi de submarin.” Dar un alt căpitan, Robert Moraht, salva vieţi „oricând era posibil”. După ce submarinul îi fusese scufundat, iar el şi patru membri ai echipajului său fuseseră prinşi, anchetatorii aflaseră, prin el şi prin ceilalţi, că viaţa unui comandant de submarin nu era numai plină de dificultăţi. Moraht se trezea în fiecare zi la ora 10 dimineaţa şi se urca pe punte, „pentru o plimbare scurtă”. Lua prânzul singur şi apoi citea în cabina lui, „având mereu o rezervă de cărţi bune la bord”. La ora 4 după-amiaza, îşi lua ceaiul, iar la 7 seara – cina, „după care, rămânea la popotă, discutând, jucând jocuri sau ascultând gramofonul”. Se ducea la culcare la ora 11 noaptea. „Şi-a făcut un obicei să bea un pahar cu vin chiar înainte să se culce.”

Camera 40 şi divizia lui Hall dobândiseră şi o bună cunoaştere a detaliilor mai subtile din cultura submarinului. Aflaseră, de exemplu, despre comandanţii de submarine germani, că nu le păsa de numărul de nave pe care le scufundau, ci, mai degrabă, de tonajul lor, deoarece tonajul era lucrul la care se uitau superiorii lor, când hotărau cui să atribuie distincţii. Aflaseră, de asemenea, că flota germană avea propria tradiţie de atribuire de porecle. Un comandant foarte înalt fusese poreclit Seestiefel, sau „Cizmă-de-mare”. Altul avea reputaţia că mirosea urât şi fusese poreclit Hein Schniefelig, sau individ împuţit. Despre un al treilea, se

zicea că era „foarte copilăros şi bun la suflet”, aşa că i se spunea, în mod obişnuit, Das Kind – copilul.

Comandanţii de submarine aveau ceva în comun, totuşi. Când era vorba de radio, toţi erau vorbăreţi, aşa cum aflaseră cu încântare Camera 40 şi „Clipitorul” Hall. Îşi foloseau sistemele radio în permanenţă.[229] De la izbucnirea războiului, Camera 40 primise 20 000 de mesaje interceptate, care fuseseră trimise de pe submarine. Această „locvacitate extremă”[230], în cuvintele lui Clarke de la Camera 40, îi permisese grupului să urmărească atent călătoriile submarinelor, toate înregistrate corespunzător într-un registru ţinut de comandantul Hope.

În ianuarie 1915, Camera 40 reuşise, pentru prima dată, să indice cu precizie când un submarin se deplasase tocmai până în Marea Irlandei, întinderea de apă care separă Anglia de Irlanda. Grupul identificase chiar zona exactă către care primise ordin căpitanul submarinului să se îndrepte – un pătrat în largul portului Liverpool. Cu acea ocazie, importanţa serviciilor de informaţii devenise imediat limpede, iar Amiralitatea acţionase fără întârziere. Trimisese o avertizare către sediul central al Marinei, identificând sursa informaţiilor sale doar ca pe o „autoritate serioasă”. Distrugătoarele se apropiaseră de zona de patrulare a submarinelor dinspre nord şi dinspre sud. Două nave de linie mari ale companiei Cunard, Ausonia şi Transylvania, erau în drum chiar spre Liverpool, transportând ţevi de tunuri navale fabricate de firma Bethlehem Steel. Transylvania, pe atunci sub comanda căpitanului Turner, transporta şi pasageri, printre care 49 de americani. Amiralitatea britanică le ordonase ambelor nave să-şi modifice imediat direcţia de deplasare, să accelereze cât de mult posibil înspre oraşul Queenstown,

de pe coasta de sud a Irlandei, şi să aştepte acolo până când ajungeau distrugătoarele, ca să le escorteze până la Liverpool. Când a ajuns la destinaţie în siguranţă, Turner îşi exprimase uşurarea că scăpase de atac. „I-am păcălit atunci”, spusese el.[231]

Camera 40 urmărea de mult timp submarinul U-20, comandat de Kptlt. Walther Schwieger, şi ţinea un registru continuu al patrulărilor acestuia: când pleca, pe ce rută mergea, încotro se îndrepta şi ce trebuia să facă, odată ajuns acolo.[232] La începutul lui martie 1915, comandantul Hope monitorizase un voiaj pe care Schwieger îl făcuse către Marea Irlandei şi care coincisese cu un mesaj îngrijorător transmis de la un telegrafist naval german aflat la Norddeich, pe coasta germană a Mării Nordului, puţin mai jos de Olanda. Adresat tuturor navelor militare şi submarinelor germane, mesajul menţiona Lusitania în mod special, anunţând că nava era în drum spre Liverpool şi avea să ajungă pe 4 sau 5 martie.[233] Semnificaţia era evidentă: Marina germană considera Lusitania o pradă uşoară.

Amiralitatea considerase mesajul îndeajuns de tulburător încât să trimită două distrugătoare, care să intercepteze nava şi s-o escorteze până în port. Un distrugător trimisese un mesaj necodificat, cerându-i căpitanului de atunci al Lusitaniei, Daniel Dow, să-şi comunice poziţia, pentru a stabili întâlnirea. Dow refuzase s-o indice, temându-se că un submarin german trimisese mesajul. Întâlnirea nu mai avusese loc, însă Dow reuşise să ajungă la Liverpool pe cont propriu. La scurt timp după acest incident, ceruse să fie eliberat din funcţie, şi căpitanul Turner îi luase locul.

Pe măsură ce primăvara lui 1915 avansa, cei care descifrau codurile în Camera 40 îşi perfecţionau abilităţile,

încântaţi şi puţin uimiţi de faptul că Marina germană încă nu-şi revizuise codurile. Misterul rămânea în siguranţă şi continua să aducă dezvăluiri despre cursele submarinelor germane.

Spre sfârşitul lui aprilie, când căpitanul Turner pregătea Lusitania pentru plecarea ei din ziua de 1 mai, Camera 40 a aflat de un nou val de activitate a submarinelor. Interceptările arătau că vineri, 30 aprilie, patru submarine îşi părăsiseră bazele.[234] Ca urmare, şeful Statului-Major, Oliver „cel Prost”, i-a trimis un mesaj urgent, ultrasecret, lui Jellicoe la Scapa Flow. „Patru submarine au plecat ieri din Helgoland”, suna mesajul. Identifica şi destinaţiile lor probabile: „Par să ajungă bine la 12 noduri şi jumătate. Nu divulga sursa exactă a informaţiilor, indiferent ce paşi vei face.” După câteva ore, Camera 40 a primit ştirea că alte două submarine plecaseră, de asemenea, de astă-dată de la o bază din Emden, de pe coasta germană a Mării Nordului. Unul dintre acestea era U-20 al lui Schwieger. Ţinând cont de faptul că Marina germană avea, în mod obişnuit, numai o medie de două submarine în Marea Nordului sau în Atlantic, acesta fusese un eveniment extraordinar.

Spărgătorii de coduri din Camera 40 au considerat că era simplu să urmărească submarinul U-20 în prima zi şi ceva din călătoria sa: operatorul radio al lui Schwieger a repetat poziţia submarinului de 14 ori în 24 de ore.

Camera 40 nu a fost nevoită să caute mult, ca să descopere motivul acestui asalt nou şi periculos al submarinelor Germaniei. De fapt, era vorba de răspunsul Marinei germane la un şiretlic pus la cale de chiar şeful serviciilor de informaţii, „Clipitorul” Hall, punând în

aplicare ceea ce el descria ca fiind unul dintre primele principii ale profesiei, „acela de a înşela şi de a induce în eroare inamicul”[235].

---

[205] Descrierea Camerei 40 şi a operaţiunilor sale se bazează pe documente deţinute de Arhivele Churchill, de la Colegiul Churchill din Cambridge, şi de Arhivele Naţionale ale Marii Britanii, aflate la Kew, mai precis de secţiunea reprezentată de Arhivele Amiralităţii. Pentru o lectură aprofundată, vezi Beesly, Room 40; Gannon, Inside Room 40; Amiral William James, The Code Breakers of Room 40; şi Ramsay, „Blinker” Hall.

[206] În original, O.B., de la Old Building. (n. trad.)

[207] Nu pot să spun cât de încântat am fost atunci când, în timpul uneia dintre vizitele mele la Arhivele Naţionale ale Marii Britanii, am avut posibilitatea să examinez, în original, cartea de coduri. Mi-a fost adusă ca un dar, într-o cutie mare, împachetată în hârtie, cu o fundă din pânză. Faptul de a o fi atins, de a o fi deschis, de a-i fi dat – cu delicateţe – paginile mi-a oferit unul dintre acele momente în care, pentru scurt timp, trecutul reînvie fizic. Chiar această carte se aflase pe un distrugător german, scufundat de ruşi la începutul Primului Război Mondial: Signalbuch der Kaiserlichen Marine, Berlin, 1913, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4156 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii); vezi şi Beesly, Room 40, pp. 4–5, 22–23; Halpern, A Naval History of World War I, p. 36; Amiral William James, The Code Breakers of Room 40, p. 29; Grant, UBoat Intelligence, p. 10.

[208] Pentru diverse relatări referitoare la recuperarea cărţii de coduri, vezi Churchill, The World Crisis, p. 255; Halpern, A Naval History of World War I, pp. 36–37; şi Tuchman, The Zimmermann Telegram, pp. 14–15.

[209] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[210] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[211] Halpern, A Naval History of World War I, p. 37; Beesly, Room 40, pp. 310–311.

[212] Amiral William James, The Code Breakers of Room 40, p. xvii. Chiar şi înainte de război, pe vremea când era comandantul unui crucişător, HMS Cornwall, Hall s-a făcuse remarcat prin faptul că a dat o lovitură în materie de spionaj. Era în anul 1909, şi nava lui trebuia să se numere printre alte vase britanice care efectuau o vizită ceremonială la Kiel, în Germania, acolo unde-şi avea baza flota germană. Amiralitatea i-a solicitat lui Hall ajutorul în vederea obţinerii de informaţii precise cu privire la configuraţia calelor de construcţie navală din port, care erau ascunse vederii printr-un cordon de vase de patrulare. Lui Hall i-a venit o idee. Ducele de Westminster era prezent pentru regată şi-şi adusese cu el şalupa rapidă, Ursula, ca să se laude. Marinarilor germani le plăcea ambarcaţiunea şi aclamau de fiecare dată când o vedeau. Hall l-a întrebat pe duce dacă putea s-o împrumute pentru câteva ore. În ziua următoare, doi dintre oamenii lui Hall s-au suit la bordul Ursulei, deghizaţi în marinari civili care se ocupau de camera motoarelor. Atunci, ambarcaţiunea a făcut o demonstraţie de viteză, gonind către larg şi întorcându-se înapoi, în viteză, prin port. Iahtul a trecut cu zgomot mare prin şirul de ambarcaţiuni de patrulare, stârnind aclamaţii din partea

echipajelor acestora. Însă, apoi, s-a întâmplat ceva nefericit. Motoarele Ursulei s-au blocat chiar în faţa dispozitivelor de construcţie navală ale Marinei germane. În timp ce echipajul ambarcaţiunii se prefăcea că încerca să pornească motoarele, oamenii lui Hall au făcut fotografie după fotografie a şantierului naval. În cele din urmă, unul dintre vasele de patrulare a remorcat ambarcaţiunea, ducând-o înapoi la locul ei de ancorare. „Nemţii au fost încântaţi s-o vadă de atât de aproape," – a scris Hall – „dar au fost mai puţin încântaţi decât eram eu, întrucât unul dintre «mecanici» reuşise să facă fotografii perfecte ale calelor de construcţie şi obţinuse toate informaţiile pe care ni le doream" („The Nature of Intelligence Work" [„Natura muncii de spionaj"], Hall 3/1 – arhiva personală Hall).

[213] Amiral William James, The Code Breakers of Room 40, p. 202.

[214] Gilbert, The First World War, p. 102.

[215] Gibson & Prendergast, The German Submarine War, p. 19; Gilbert, The First World War, p. 124.

[216] Clark, The Donkeys, p. 74; Gilbert, The First World War, pp. 144–145; Keegan, The First World War, pp. 198–199.

[217] Clark, The Donkeys, p. 74.

[218] Frothingham, The Naval History of the World War, pp. 66, 75.

[219] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[220] Memorandum, Henry Francis Oliver, CLKE 1 (arhiva personală Clarke).

[221] Istoria Camerei 40, „Narrative of Capt. Hope” („Relatarea căpitanului Hope”), CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[222] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[223] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[224] Beesly, Room 40, p. 92.

[225] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[226] Memorandum, Herbert Hope către Directorul Diviziei de Operaţiuni, 18 aprilie 1915, „Captain Hope’s Memos to Operations Division”, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4689 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[227] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[228] Informaţiile obţinute ca urmare a interogării ofiţerilor şi a membrilor echipajelor de pe submarine capturaţi ne ajută să ne facem o idee mult mai clară despre viaţa din submarine decât cea pe care ne-o facem citind orice altă carte sau orice alt volum de memorii, dintre cele publicate. Vezi Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4126 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii). În mod deosebit, vezi interogatoriile la care au fost supuşi membrii echipajelor submarinelor U-48, U-103, UC-65, U-64 şi UB-109; vezi şi Grant, UBoat Intelligence, p. 21.

[229] Beesly, Room 40, p. 30.

[230] Beesly, Room 40, p. 30; vezi şi: Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[231] The New York Times, 8 mai 1915.

[232] „Capt. Hope's Diary" („Jurnalul căpitanului Hope"), în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4169 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[233] Registrul Telegramelor, 3 martie 1915, Centrul de Spionaj Naval din Norddeich, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4177 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[234] Telegrame interceptate, 28 şi 29 aprilie 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/3956 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii). Oricine examinează aceste dosare va observa, spre bucuria sa, că sunt chiar decodificările scrise de mână, în variantă originală.

[235] „A Little Information for the Enemy" („Puţină informaţie pentru inamic"), Hall 3/4 (arhiva personală Hall). Hall îndrăgea adrenalina pe care o presupune activitatea de spionaj şi îi plăcea să ştie adevăratele poveşti din spatele evenimentelor relatate în presă, care erau adesea cenzurate. Spre exemplu, Camera 40 a aflat adevărata soartă a unui submarin german, U-28, care atacase o navă ce transporta camioane pe puntea principală. Un proiectil tras de servanţii de tun de pe submarin aruncase în aer o încărcătură foarte explozivă, depozitată în navă, şi, dintr-odată, „aerul era plin de camioane care descriau traiectorii parabolice neobişnuite", a scris Hall. Oficial, submarinul fusese pierdut din cauza exploziei. Însă Hall şi Camera 40 ştiau adevărul: unul dintre camioanele zburătoare aterizase pe puntea din faţă a submarinului, străpungându-i coca şi scufundându-l instantaneu. „De

fapt," – a scris Hall – „submarinul U-28 a fost scufundat de un furgon!" Pe cât de stranii erau astfel de poveşti, scria Hall, „uneori am tendinţa să cred că poate cel mai straniu lucru dintre toate era însăşi Divizia de spionaj. Căci nu se asemăna cu nimic din ceea ce existase vreodată." („The Nature of Intelligence Work", Hall 3/1 – arhiva personală Hall).

LUSITANIA: O CAVALCADĂ DE PASAGERI

Sâmbătă, 1 mai, valul de căldură se risipise. Era o dimineaţă răcoroasă, cu cerul plumburiu. Temperatura făcea ca pasagerilor care veneau la Cheiul 54 al companiei Cunard să le fie mai uşor să-şi transporte bunurile, căci acum puteau, pur şi simplu, să-şi poarte hainele groase, în loc să le ţină atârnate pe braţe, împreună cu toate celelalte lucruri pe care le duceau: bastoanele, umbrelele, valizele, pachetele, cărţile şi copiii, toţi putând fi văzuţi pe trotuarul din faţa terminalului, când un şir lung, negru, de taxiuri au ieşit de pe Bulevardul 11 şi a parcat aproape de bordură. Valize mari erau transportate pe podelele automobilelor, lângă şoferi, şi erau trase din taxiuri de bărbaţi îndesaţi, care păreau puternici, cu jachete descheiate şi berete.

Toate aceste lucruri erau înregistrate de o cameră de filmat instalată chiar în faţa intrării în terminal.[236] Pasagerii intersectau planul camerei: bărbaţi cu paltoane, pălării de fetru şi pălării cu boruri flexibile; femei cu pălării mari cu flori cusute în jurul lor; copii mici îmbrăcaţi ca pentru Arctica, unul cu o căciulă tricotată, trasă mult peste urechi. Din când în când, apărea câte o faţă în plan

neaşteptat de apropiat, cu acea expresie pe care călătorii au avut-o întotdeauna, de-a lungul timpului, încruntată, concentrată, încercând să plătească taximetristul, să ţină bastonul şi mănuşile – degetele mănuşii goale curbându-se ca ugerul unei vaci – şi să nu piardă câtuşi de puţin din ochi valiza şi cufărul, care ajungeau în terminalul Cunard.

La celălalt capăt al construcţiei, coca Lusitaniei se înălţa mult deasupra cheiului, ca un zid negru din oţel şi nituri. Nava părea indestructibilă, un lucru de neimaginat, chiar şi pentru o perioadă care stătea bine cu imaginaţia şi-şi punea foarte multă încredere în dimensiuni şi invenţii.

Cuptoarele din camerele ei cu cazane de abur ardeau, în timp ce fochiştii produceau aburi pentru plecare; coşurile ei scoteau şuviţe de fum cenuşiu în ceaţa de deasupra.

Ca întotdeauna, erau pasageri care dobândiseră faimă, iar sosirea lor a creat agitaţie printre miile de gură-cască, rude şi spectatori adunaţi acum pe chei, ca să fie prezenţi la plecarea vaporului. Compania Cunard construise tribune, pentru a onora obiceiul, iar acestea erau pline, tot ca de obicei; ele ofereau o privelişte nu doar asupra navei, ci şi asupra unei porţiuni din sudul Manhattanului şi a cheiurilor şi navelor care se vedeau acostate pe ambele maluri ale fluviului Hudson. Chiar la nord, se aflau cheiurile companiei White Star care, cu trei ani mai devreme aproape împliniţi, ar fi trebuit să găzduiască Titanicul. Printre spectatori, atenţia acordată Lusitaniei şi pasagerilor ei era mai intensă decât de obicei, dat fiind avertismentul german, publicat în ziarele newyorkeze chiar în acea dimineaţă.

Iată-l venind pe Charles Frohman[237], impresarul de teatru, care o făcuse vedetă pe Ethel Barrymore şi adusese în America piesa Peter Pan, în care o îmbrăcase pe Maude Adams cu o tunică de pădurar cu guler lat şi, prin aceasta, întipărise pentru totdeauna, în imaginaţia lumii, o anumită imagine a personajului. Frohman produsese, de asemenea, spectacolul Sherlock Holmes, cu William Gillette în rolul personajului principal, cu o şapcă de braconier de căprioare şi o pipă din spumă de mare. Frohman, purtând un costum albastru încheiat la două rânduri, avea un mers vizibil şchiopătat şi folosea un baston. O prietenă de-a lui a urcat şi ea la bord: Marguerite Lucile Jolivet, în vârstă de 25 de ani, cunoscută lumii întregi după numele ei de scenă şi de film, Rita Jolivet. Cu toate că jucase deja în piese shakespeariene la Londra, inclusiv în rolul Julietei o dată, şi apăruse în câteva filme mute făcute în Italia, Rita era încă doar o aspirantă la rangul de vedetă, dar Frohman o plăcea, iar interesul pe care i-l purta el îi asigura, practic, o carieră plină de vivacitate. Acum, Rita mergea în Europa ca să joace în alte câteva filme italiene.

O altă sosire a fost a lui George Kessler, un bogat importator de vinuri, cunoscut în toată lumea drept „Regele Şampaniei”.[238] Cu barbă şi ochelari, amintind de un anumit psihanalist vienez, el era cunoscut pentru faptul că dădea petreceri elaborate, aşa-numitele „cine fantezie” – poate cea mai remarcabilă fiind „Petrecerea pe gondolă” pe care o găzduise în 1905, la Hotelul Savoy din Londra, unde umpluse curtea hotelului cu apă, îmbrăcase pe toată lumea cu veşminte veneţiene şi le servise invitaţilor cina pe o gondolă uriaşă. Ca nu cumva toate acestea să fie considerate insuficiente, aranjase ca un tort înalt de un metru şi jumătate să fie adus pe spatele unui pui de elefant.

De departe cel mai fermecător pasager era Alfred Gwynne Vanderbilt I, fiul şi principalul moştenitor al defunctului Cornelius, a cărui moarte, în 1899, îl făcuse pe Alfred om bogat. Având o siluetă de greblă, Alfred era lung şi uscăţiv, cu păr şi ochi negri, şi cu o pasiune pentru costumele scumpe. Era o prezenţă binevenită la bord, mai ales printre femei, în ciuda faptului că era căsătorit şi avea un trecut plin de scandaluri. Prima lui soţie, Ellen French, divorţase de el în 1908, acuzându-l, aşa cum formulase The New York Times, că „a avut relaţii extraconjugale cu o femeie necunoscută”[239] în trenul său personal. Femeia se dovedise a fi Mary Ruiz, soţia unui diplomat cubanez. Scandalul o determinase pe Ruiz să se sinucidă. Vanderbilt se recăsătorise, de astă-dată cu Margaret Emerson, moştenitoarea unei grămezi de bani, a cărei existenţă se datora groaznicei diete a Americii şi consecinţelor ei gastrice – averea Bromo-Seltzer. Ea nu se afla, însă, la bord. Vanderbilt era, de asemenea, membru a ceea ce un ziar din Minnesota numise clubul „Numai ce l-ai ratat” – un grup de privilegiaţi a căror listă îi cuprindea pe Theodore Dreiser, Guglielmo Marconi şi J.P. Morgan, care plănuiseră cu toţii să călătoreacă pe Titanic, dar, dintr-un motiv sau altul, se răzgândiseră.[240] Nici nu mai trebuie spus că Vanderbilt călătorea în stil mare, de vreme ce-şi rezervase unul dintre „Apartamentele” de pe Lusitania. Valetul şi-l cazase la două uşi distanţă pe acelaşi coridor, într-o cameră interioară, care nu avea nici hublou, nici baie. Plătise pentru ambele bilete cu bani gheaţă – 1 001,50 dolari, echivalentul a peste 22 000 de dolari la valoarea de astăzi.

La bord erau prezenţi reporteri, ca de obicei, încercând să le ia interviuri unor pasageri celebri sau măcar cunoscuţi, doar că astăzi interesul lor era mai focalizat ca de obicei.

Faptul că fiecare ziar avea un reporter pentru „ştirile referitoare la nave” era o dovadă a importanţei navigaţiei şi a frecvenţei cu care vasele de linie transatlantice acostau la New York. Fiecare ziar dedica o pagină sosirilor şi plecărilor marilor vase de linie, precum şi anunţurilor şi programelor numeroaselor linii maritime care aveau cheiuri în oraş. În aceste pagini apăruse şi avertismentul german, într-o serie de ediţii de sâmbătă dimineaţă.

Reporterii „de vapoare” îşi făceau treaba într-o clădire ca o magazie de lângă Parcul Battery, din sudul Manhattan-ului, în apropierea terminalului pentru feribotul de Staten Island, unde se intra pe o uşă verde, uzată, într-o cameră plină cu birouri şubrede şi telefoane folosite de reporterii de la 12 ziare şi un serviciu de telegrafie. Reporterii aveau tendinţa să favorizeze anumite nave, de cele mai multe ori din motive neclare. „Navele chiar sunt pline de personalităţi”, scria Jack Lawrence, redactorul de ştiri despre vapoare al ziarului New York Evening Mail.[241] Unele nave „au caracter şi o atmosferă caldă, prietenoasă, în timp ce altele nu sunt decât nişte plăci de oţel fixate în jurul turbinelor intrate în vibraţie”. Una dintre favorite era mereu Lusitania. Nava oferea neîncetat ştiri, deoarece, în calitate de cel mai rapid şi mai luxos vas transoceanic de linie, aflat încă în circulaţie, avea tendinţa de a atrage pasagerii cei mai bogaţi, cei mai însemnaţi. Parte din farmecul său se datora, de asemenea, faptului că vechiul comisar-şef de bord James McCubbin, în vârstă de 62 de ani, saluta interesul reporterilor şi-i îndruma către pasagerii care, cel mai probabil, prezentau interes. În calitate de comisar de bord, McCubbin avea responsabilitatea să se asigure că toţi pasagerii erau băgaţi în cabinele şi paturile lor cât mai repede cu putinţă, să le depoziteze obiectele de valoare şi – nu puţin lucru –

să le strângă notele de plată de la bar la sfârşitul călătoriei. În cuvintele manualului pentru ofiţerii companiei Cunard, el trebuia „să le ofere satisfacţie pasagerilor de la toate clasele”[242].

Reporterii veneau la întâlnire cu Lusitania chiar înaintea plecărilor ei, dar şi la sosiri, când se duceau cu bărci la centrul de carantină[243] din portul New York. Urma un ritual. Ei se adunau în cabina lui McCubbin. Acesta îi dădea ordin unui băiat care servea pe vapor să aducă nişte gheaţă, apă minerală şi câteva sticle de scotch de-ale companiei Cunard. Apoi închidea uşa şi le dădea liste cu pasageri. Ultima întrevedere de acest fel avusese loc săptămâna precedentă, când Lusitania sosise de la Liverpool, şi reporterii aflaseră veşti neplăcute. McCubbin îi anunţase că următorul său voiaj, întoarcerea la Liverpool, cu plecarea sâmbătă, 1 mai, avea să fie şi ultima lui traversare a Atlanticului. Regulile companiei impuneau ca el să se pensioneze. „Sunt pe cale să devin cel mai nefolositor muritor de pe pământ” – le spusese reporterilor –, „marinarul întors acasă de pe mare.”[244] Pentru el, era o glumă. „Marinarii nu au case”, le spusese el, şi adăugase: „Când un marinar îmbătrâneşte atât de mult, încât nu mai poate munci, ar trebui să fie cusut într-o pânză ruptă de velă şi aruncat peste bord.”

Sâmbătă dimineaţa, reporterul Jack Lawrence a urcat la bord ca de obicei, dar având acum o anumită poveste în minte. Adusese cu el o copie a avertismentului ambasadei germane.

Lawrence s-a oprit la cabina lui Alfred Vanderbilt şi a bătut la uşă. Vanderbilt însuşi i-a deschis, purtând un costum elegant, cu o garoafă roz la un rever. În camera de dincolo, valetul său muncea serios la despachetarea unui

mic munte de bagaje. Lawrence mai încercase şi în trecut să-l intervieveze pe Vanderbilt şi descoperise, în general, că era un exerciţiu inutil, pentru că omul rareori avea ceva de spus. „Poate că Alfred Vanderbilt făcea furori în rândurile doamnelor” – scria Lawrence –, „însă în prezenţa gazetarilor era ca o violetă retrasă şi timidă.”[245]

Vanderbilt a comentat că părea să fie un freamăt neobişnuit la bord. „O mulţime de discuţii despre submarine, torpile şi moarte subită”, a zis el. „Personal, nu mă îngrijorez prea mult de asta. Ce-ar avea de câştigat dacă ar scufunda Lusitania?”

I-a arătat lui Lawrence o telegramă pe care o primise după ce se îmbarcase. „Lusitania este condangată la pieire”, suna textul. „Nu călători cu ea.” Era semnată „Mort”. Vanderbilt a spus că el nu cunoştea pe nimeni cu numele Mort, dar se întreba dacă era posibil să fi fost o aluzie la moarte. „Probabil că e cineva care încearcă să se distreze puţin pe seama mea.”[246]

Afară, pe punte, Lawrence a dat peste Elbert Hubbard[247], în momentul respectiv unul dintre cei mai celebri bărbaţi din America – vânzătorul de săpun devenit autor, care întemeiase o cooperativă în East Aurora, New York, numită Roycrofters, unde bărbaţi şi femei confecţionau piese de mobilier, legau cărţi, făceau gravuri şi produceau bunuri de lux, lucrate din piele şi metal. Ca autor, era cunoscut cel mai bine pentru cartea inspiraţională A Message to Garcia (Mesaj către Garcia), despre importanţa iniţiativei personale, şi pentru o relatare despre dezastrul Titanicului, centrată pe refuzul unei femei de a urca într-o barcă de salvare fără soţul ei; acum, Hubbard se îndrepta către Europa, cu scopul de a-l intervieva pe kaiserul Wilhelm. El era, de asemenea, renumit pentru inventarea de aforisme

glumeţe, printre care: „Un prieten este cineva care ştie totul despre tine şi tot te iubeşte”. Purta o pălărie Stetson şi o eşarfă neagră, bătătoare la ochi – mai mult ca o fundă mare de cadou –, şi avea un păr lung, frumos. Când l-a abordat Lawrence, Hubbard stătea lângă soţia lui şi mânca un măr mare şi roşu.

Hubbard nu văzuse avertismentul. „Când i l-am arătat, el doar i-a aruncat o privire şi a continuat să-şi mestece mărul la fel ca înainte”, scria Lawrence. Hubbard a scos un alt măr din buzunar şi i l-a întins lui Lawrence. „Uite, ia un măr şi nu-ţi mai bate capul cu maniacii ăia de la Potsdam. Sunt cu toţii nebuni.”[248]

Lawrence a insistat: dar dacă Marina germană chiar plănuia un atac?

„Ce-am să fac eu?”, a zis Hubbard. „Păi, am să stau pe vapor. Sunt prea bătrân ca să alerg după nu-ştiu-ce bărci de salvare şi n-am fost niciodată un mare înotător. Nu, o să stăm pe vapor.” S-a întors apoi către soţia lui: „Nu-i aşa, mamă?” Lawrence a avut impresia că doamna Hubbard nu-i împărtăşea opinia.

Reporterul a descoperit că foarte puţini pasageri citiseră avertismentul german. Nu i s-a părut surprinzător acest lucru. „Când te pregăteşti să pleci cu o navă transatlantică la ora prânzului” – a scris el –, „rareori ai timp să stai jos şi să răsfoieşti ziarele de dimineaţă.”[249]

Chiar şi cei care văzuseră avertismentul nu-i acordau prea multă atenţie. Ideea că Germania ar fi îndrăznit să încerce să scufunde o navă de pasageri civili complet încărcată părea dincolo de judecata raţională. Şi, chiar dacă un submarin îşi încerca norocul, judecata de bun-simţ spunea

că avea să eşueze inevitabil. Lusitania era, pur şi simplu, prea mare, prea rapidă şi, odată ce s-ar fi aflat în apele britanice, ar fi fost, fără îndoială, foarte bine protejată de Marina Regală.

Numai doi pasageri îşi anulaseră călătoria în mod explicit din cauza avertismentului: un negustor bogat de pantofi din Boston, pe nume Edward B. Bowen, şi soţia lui. Făcuseră acest lucru în ultima clipă. „A pus stăpânire pe mine un sentiment că avea să se întâmple ceva cu Lusitania”, spunea Bowen mai târziu. „Am discutat despre asta cu doamna Bowen şi am hotărât să ne anulăm călătoria – cu toate că aveam o întâlnire de afaceri importantă la Londra.”[250]

Alţi câţiva şi-o anulaseră din motive de boală şi de schimbare de planuri, sau pentru că hotărâseră, lăsând la o parte avertismentul, că nu era înţelept să navigheze cu o navă britanică, pe timp de război.[251] Celebra actriţă shakespeariană Ellen Terry plănuise iniţial să călătorească împreună cu producătorul Frohman pe Lusitania, dar, cu mult înainte să apară avertismentul, îşi anulase rezervarea şi schimbase Lusitania cu o navă americană, New York. O încurajase şi pe Rita Jolivet să facă la fel, dar aceasta îşi păstrase rezervarea iniţială. Una dintre persoanele care renunţaseră pe motiv de boală era lady Cosmo Duff-Gordon, o creatoare de modă care supravieţuise tragediei Titanicului. Un alt creator de modă, Philip Mangone, renunţase din motive nespecificate. Ani buni mai târziu, el avea să se afle la bordul dirijabilului Hindenburg[252], în ultimul lui zbor fatal; a supravieţuit, chiar dacă a ars rău de tot. Altfel, locurile fuseseră ocupate pe Lusitania, mai ales la clasele inferioare. Clasa a doua era atât de plină, încât un număr de pasageri au aflat, spre bucuria lor, că le fuseseră date camere la clasa întâi.

Pasagerilor care se simţeau neliniştiţi din cauza avertismentului german, compania Cunard le oferea cuvinte încurajatoare. Pasagerul Ambrose B. Cross scria: „Chiar de la început, personalul de pe navă a declarat solemn că nu eram în nici un pericol, că aveam să fugim imediat de orice submarin, sau să-l atacăm cu pintenul etravei, şi aşa mai departe, astfel încât ideea în sine a ajuns să fie privită ca o glumă uşoară la mesele de prânz şi la cină”[253].

Mai mult, exista convingerea, în rândurile pasagerilor, că, atunci când vasul ar fi ajuns în apele din largul coastelor de vest ale Marii Britanii, în aşa-numita zonă de „Apropiere dinspre Vest”, avea să fie întâmpinat de Marina Regală şi escortat până la Liverpool. Această părere era încurajată de compania Cunard şi se poate foarte bine să fi fost crezută chiar şi de cei de la companie, date fiind eforturile din trecut ale Marinei Regale de a conduce şi escorta navele companiei. Cu mult înainte de călătorie, Oscar Grab, un importator de haine de la New York, în vârstă de 28 de ani, proaspăt căsătorit, făcuse o programare pentru a vorbi cu un reprezentant al companiei Cunard despre submarine şi siguranţa generală a călătoriilor transatlantice. Soţia, cu care se căsătorise de 39 de zile, îl rugase stăruitor să se îmbarce pe o navă americană. Grab şi funcţionarul companiei Cunard purtaseră o lungă discuţie, în timpul căreia pasagerului i se spusese că aveau să se ia măsuri pentru protecţia navei în timpul călătoriei transatlantice. El se simţise îndeajuns de asigurat, încât să-şi cumpere un bilet la clasa întâi, deşi aşteptase până în ziua dinaintea plecării.

Orice pasager care ar fi citit acea ediţie de dimineaţă a ziarului The New York Times ar fi găsit asigurări explicite. Într-un articol despre avertisment, ziarul îl cita pe

directorul de la New York al companiei Cunard, Charles Sumner, care spunea că, în zona de pericol, „există un sistem general de escortare a navelor britanice. Marina Regală preia răspunderea pentru toate navele britanice, mai ales pentru cele ale companiei Cunard.”[254]

Reporterul de la Times întrebase: „Şi viteza navelor dumneavoastră reprezintă şi ea o protecţie, nu-i aşa?”

„Da”, răspunsese Sumner. „Cât despre submarine, nu mă tem deloc de ele.”

Pasagerul Ogden Hammond, un dezvoltator imobiliar şi membru în Consiliul Statului New Jersey, întrebase un funcţionar al companiei dacă traversarea Atlanticului cu Lusitania era sigură şi primise răspunsul: „Absolut sigură; mai sigură decât mersul cu tramvaiele din New York”[255] – un răspuns imprudent, poate, dată fiind frecvenţa mare de accidente fatale în care erau implicate tramvaie.

La bordul Lusitaniei, se făceau o mulţime de glume sinistre, dar erau spuse de pe o poziţie de siguranţă şi încredere. „Sigur c-am auzit la New York zvonuri că aveau să ne atace cu torpile, dar n-am crezut asta nici o clipă”, spunea May Walker, una dintre însoţitoarele de bord ale vasului. „Nu făceam decât să luăm lucrurile în glumă şi spuneam că nu ne-ar fi prins niciodată, că eram prea ageri, prea rapizi. Că era doar o călătorie ca oricare alta.”[256]

Una dintre sarcinile ei era să ajute la supravegherea copiilor pasagerilor. „Erau tot felul de jocuri pe punte. Jocuri în care erau azvârlite inele spre un ţăruş. Se organizau pentru ei parade elegante, cu uniforme de ceremonie”, spunea May Walker. Copiii ale căror zile de

naştere cădeau în timpul călătoriei primeau o petrecere organizată pentru ei – „o mică petrecere privată”, continua Walker – şi un tort, cu numele lor pe el. „Se distrau de minune şi alergau peste tot pe vapor.”

În această călătorie, May n-ar fi avut nici o clipă de răgaz. Multe familii britanice se întorceau acasă, pentru a contribui la susţinerea naţiunii pe timp de război, iar mărimea şi viteza navei le ofereau o anumită siguranţă. Lista pasagerilor includea 95 de copii şi 39 de bebeluşi.

Familii întregi au venit la bord. Compania Cunard rezervase un grup de cabine de la clasa întâi pentru Paul Crompton din Philadephia, soţia lui şi cei şase copii ai lor – inclusiv un „bebeluş” –, plus bona lor, Dorothy Allen, în vârstă de 29 de ani. (Pe biletele companiei Cunard, nu erau scrise numele bebeluşilor, poate dintr-un soi de ranchiună ascunsă, având în vedere că ei călătoreau gratis.) Crompton era văr cu preşedintele companiei Cunard, Alfred Allen Booth, al cărui Grup Booth deţinea compania de navigaţie. Crompton conducea filiala producătoare de bunuri din piele a grupului. Directorul de la New York al companiei Cunard, Sumner, a salutat familia chiar înainte de îmbarcare şi „s-a îngrijit personal de confortul lor pe durata călătoriei”[257]. În partea opusă a navei, cu o punte mai jos, familia Pearl din New York avea trei cabine la clasa întâi: E-51, E-59 şi E-67. Frederic Pearl se îndrepta către Londra pentru un post la Ambasada americană, şi-şi aducea cu el soţia şi cei patru copii: un fiu de cinci ani, două fiice sub trei ani şi un bebeluş. Familia Pearl avea două bone. Copiii, inclusiv bebeluşul, urmau să stea cu bonele lor în cabinele E-59 şi E-67; părinţii se bucurau singuri de cabina E-51, fericiţi spre deosebire de bone şi copii. Doamna Pearl era însărcinată.

William S. Hodges, care mergea în Europa ca să preia conducerea biroului de la Paris al companiei producătoare de locomotive Baldwin, călătorea cu soţia şi cei doi fii mici. Când un reporter de la Times, aflat pe chei, a întrebat-o pe doamna Hodges dacă nu-i era teamă să facă acea călătorie, ea doar a râs şi i-a răspuns: „Dacă ne scufundăm, ne scufundăm cu toţii împreună”.

Erau părinţi care călătoreau pentru a se întâlni cu copiii lor, şi copii care urmau să li se alăture părinţilor, şi soţii şi taţi care sperau să se întoarcă la propriile familii, cum era cazul doamnei Arthur Luck din Worcester, Massachusetts, care călătorea împreună cu cei doi fii, Kenneth Luck şi Elbridge Luck, de opt şi nouă ani, pentru a se reuni cu soţul ei, un inginer minier care-i aştepta în Anglia. De ce, în mijlocul marilor evenimente, pare să fie mereu câte o familie cu nume de-a dreptul ironic[258] – iată una dintre enigmele istoriei.

Printre pasagerii mai puţin cunoscuţi, dar însemnaţi, care au venit la bord sâmbătă dimineaţă, era o femeie de 48 de ani din Farmington, Connecticut, pe nume Theodate Pope – Theo, pentru prietenii ei.[259] Era însoţită de mama ei, care venise s-o conducă, şi de un bărbat cu 20 de ani mai tânăr decât ea, Edwin Friend, cu care călătorea la Londra. Purtând, ca de obicei, un turban de catifea, Theodate era o persoană impunătoare, cu toate că avea o înălţime doar cu puţin peste un metru şi jumătate. Avea părul blond, o bărbie teşită şi ochi albaştri vioi. Privirea ei era sinceră şi directă, reflectând independenţa pe care o arătase de-a lungul vieţii şi care o determinase să respingă traiectoria pe care era de aşteptat s-o urmeze femeile crescute în înalta societate. Mama ei o certase odată cu asprime: „Nu te comporţi niciodată cum se comportă alte fete”[260];

contemporanii se refereau la ea folosind acea etichetă descriptivă nou inventată, de feministă.

Printre prietenii Theodatei se numărau pictoriţa Mary Cassatt, William James şi fratele lui, scriitorul Henry James, cu care dezvoltase o amiciţie atât de strânsă, încât îşi botezase noul căţeluş după el: Jim-Jam. Se număra printre puţinii arhitecţi femei, fiind proiectanta unei case foarte admirate din Farmington, pe care o numise Hill-Stead[261]. Când văzuse casa prima dată, chiar înainte de a ajunge s-o cunoască pe Theodate, Henry James crease una dintre cele câteva analogii mai neobişnuite ale criticii arhitecturale, asemănând bucuria pe care o simţise cu „efectul pasager al unei bomboane mari, alunecoase, introduse fără avertizare între buzele strânse, într-o letargie semiconştientă”[262]. Theodate avea şi o altă pasiune, însă. Era spiritistă şi, din când în când, servea drept cercetător de fenomene paranormale. Credinţa în astfel de lucruri era foarte răspândită în America şi în Marea Britanie la începutul secolului XX, placa Ouija[263] fiind un dispozitiv des întâlnit în saloane, scos după cină pentru şedinţe neprogramate de spiritism. Odată cu venirea războiului, credinţa în viaţa de apoi era gata să reînvie, britanicii căutând alinare în ideea că fiii lor morţi ar putea fi încă prezenţi, într-un fel, undeva în văzduh. Interesul Theodatei pentru cercetarea „spiritistă” explica de ce ea şi Edwin Friend călătoreau către Londra.

Fiind singurul copil al unui cuplu bogat din Cleveland, Theodate îşi petrecuse copilăria, în mare parte, singură. Tatăl, Alfred, era un magnat din industria fierului; mama ei, Ada, o persoană importantă în societate. Locuiau pe bulevardul Euclid din oraş, mai bine cunoscut sub denumirea de Strada Milionarului. „Nu-mi amintesc să fi stat vreodată în poala mamei mele”[264], scria Theodate.

„Tatăl meu era atât de ocupat cu problemele [de afaceri], încât abia când am împlinit 15 ani, şi-a dat seama că-şi pierdea copilul.” Ea îşi descria tinereţea „drept extrema a ceea ce este de obicei viaţa copiilor singuri la părinţi”, dar punea pe seama acestei perioade solitare – punctată de crize de plictiseală zdrobitoare şi de depresie – faptul de a-i fi insuflat un puternic simţ al independenţei. De la vârsta de zece ani, desena planuri de case şi le schiţa faţadele, visând ca, într-o zi, să construiască şi să trăiască într-o casă proiectată de ea însăşi.

Pentru părinţii ei, care erau conectaţi la moravurile înaltei societăţi a vremii, Theodate reprezenta, fără îndoială, o corvoadă. La 19 ani, şi-a schimbat numele de la naştere, Effie, în Theodate, numele bunicii ei, din respect pentru credinţa evlavioasă a femeii în principiul quakerilor de a pune accent pe spiritual mai degrabă decât pe material. N-o interesa să „iasă în public”, precum o domnişoară prezentată pentru prima dată în înalta societate, şi nu-i păsa deloc de căsătorie, pe care o percepea ca fiind un zid ce ţinea departe orice ambiţii viitoare pe care le-ar fi putut avea. Numea căsătoria „zgarda de aur”. Părinţii o trimiseseră la o şcoală privată din Farmington, Şcoala Domnişoarei Porter pentru Tinere Domnişoare, aşteptând ca, după ce şi-ar fi încheiat educaţia, să se întoarcă să-şi ia locul în elita Clevelandului. Theodatei, însă, îi plăcuse atât de mult Farmingtonul, încât luase hotărârea să rămână acolo. Devenise o susţinătoare a dreptului de vot pentru femei; la un moment dat, se înscrisese şi în Partidul Socialist şi-i plăcea să-l enerveze pe tatăl ei vorbindu-i despre socialism.

Într-o călătorie lungă prin Europa, în 1888, când avea 21 de ani, Theodate devenise mai apropiată de tatăl ei. Acesta era iubitor de călătorii şi colecţionar de artă şi se

număra printre primii colecţionari care-i îmbrăţişaseră pe deplin pe impresionişti, într-o vreme când pictura lor era în mare măsură socotită excentrică, dacă nu radicală. El fusese cel care-i sugerase fiicei sale să ia în considerare arhitectura ca profesie. Îşi petreceau timpul împreună, cutreierând galeriile de artă şi studiourile artiştilor, în căutare de lucrări pe care să le aducă la Cleveland; cumpăraseră două picturi ale lui Claude Monet. Theodate schiţa elemente de construcţii pe care le considera interesante, un pilastru aici, un şemineu dincolo. N-o interesa prea mult Parisul, pe care-l descria drept „cea mai mare pată de pe faţa pământului”[265], dar adora Anglia, în special casele ei de ţară confortabile, cu acoperişuri strâmbe, pereţi pe jumătate căptuşiţi cu lemn şi intrări primitoare. Desenase schiţe cu viziunea ei asupra casei ideale.

Arhitectura fiind pe atunci un domeniu în mare măsură interzis femeilor, Theodate îşi făcuse de una singură educaţia în domeniul arhitecturii, întâi prin studii private cu membri ai facultăţii de artă a Universităţii Princeton. Cu sprijinul tatălui ei, îşi cumpărase o proprietate în Farmington, de 17 hectare. La presiunea ei, părinţii hotărâseră să se retragă la Farmington şi să construiască o casă în care să expună colecţia de artă a lui Alfred Pope, care, pe lângă cele două tablouri de Monet, includea lucrări ale lui Whistler şi Degas. Tatăl îi sugerase ca ea să proiecteze casa, sub supravegherea unui arhitect practicant. Theodate alesese firma McKim, Mead & White, care, fără îndoială, dată fiind averea lui Pope, fusese de acord cu planul. Scrisoarea ulterioară a Theodatei către partenerul-fondator William Rutherford Mead o înfăţişase ca fiind o femeie cu un caracter puternic, dacă nu poruncitor. Ea scrisese: „Întrucât este proiectul meu, mă

aştept să iau decizii în privinţa tuturor detaliilor, precum şi a tuturor chestiunilor mai importante referitoare la proiect, care pot apărea... Cu alte cuvinte, va fi o casă construită de Pope, nu de McKim, Mead şi White."[266]

Proiectul şi construcţia casei deveniseră, pentru Theodate, o ucenicie în arhitectură. Dar construcţia, terminată în 1900, o epuizase. În acea toamnă, ea scrisese în jurnal: „Mi-am stors sufletul până la ultima picătură... pentru casa tatei"[267].

În 1910, Theodate Pope era arhitectă cu drepturi depline, şi avea să devină, curând, prima femeie-arhitect autorizată din Connecticut. Trei ani mai târziu, în august 1913, tatăl ei murise în urma unei hemoragii cerebrale. Fusese o lovitură zdrobitoare, aşa că Theodate, în durerea ei, luase hotărârea să construiască o şcoală pregătitoare pentru băieţi în memoria lui – o şcoală, însă, care avea să fie foarte diferită de oricare şcoală care exista pe atunci. Ea proiectase un campus a cărui structură să imite un mic oraş din Noua Anglie, cu magazine, primărie, oficiu poştal şi o fermă. Planul ei era să scoată în evidenţă construirea caracterelor cerând ca elevii să-şi dedice o parte semnificativă din timp „muncii în folosul comunităţii", ajutând la fermă şi în magazine, unde ar fi învăţat meşteşuguri ca tâmplăria şi arta gravurii. În acest fel, era în pas cu mişcarea Arte şi Meşteşuguri, pe atunci în culmea succesului, care susţinea că abilităţile meşteşugăreşti ofereau atât satisfacţie, cât şi eliberare de ceea ce era perceput drept o dezumanizare a Revoluţiei Industriale. În 1910, mişcarea se extinsese în America, ducând la înfiinţarea de cooperative, ca Roycrofters, a pasagerului Elbert Hubbard, şi o abordare nouă şi simplă a proiectării, observabilă în mobila lui Gustav Stickley şi în casele simple, bine lucrate, în stilul aşa-numit al

Meşteşugarului. Mişcarea inspirase, de asemenea, fondarea unor reviste ca House Beautiful şi Ladies' Home Journal[268].

Sâmbătă dimineaţa, pe 1 mai 1915, Theodate se afla din nou sub stăpânirea unei oboseli profunde. Iarna trecută fusese dificilă, din punct de vedere profesional şi emoţional. Un anumit incident subliniase în mod deosebit provocarea de a fi femeie într-o profesie bărbătească: un editor, crezând că numele Theodate era al unui bărbat, ceruse ca fotografia să-i fie inclusă într-o carte despre arhitecţi de vârf din New York.[269] Aflând, însă, dintr-o convorbire telefonică, de faptul că era femeie, îşi retrăsese oferta. Ea suferise, de asemenea, una dintre crizele ei periodice de depresie, suficient de severă, încât să aibă nevoie de ajutorul unei asistente la domiciliu. În februarie 1915, scrisese: „Am insomnii atât de groaznice, încât nopţile mele sunt coşmaruri în stare de trezie"[270].

Theodate credea, totuşi, în puterea regeneratoare a plecării într-un voiaj: „Nimic nu se compară cu divertismentul călătoriei, pentru cineva extenuat mental"[271].

Din momentul în care s-a îmbarcat pe Lusitania, Theodate a fost condusă de un însoţitor de bord la cabina ei, pe Puntea D de la tribord. Ea şi-a lăsat acolo bagajul de mână şi s-a asigurat că bagajele de cabină îi sosiseră. Dacă spera să doarmă bine în noaptea aceea, avea să fie dezamăgită curând.

În acelaşi timp, Charles Lauriat, librarul din Boston, urca pasarela, însoţit de Blanche, sora sa, şi de soţul ei, George Chandler. „Am fost surprins că accesul pe vapor era

permis într-un mod foarte lejer”[272], scria Lauriat. I s-a părut ciudat faptul că surorii şi cumnatului său „li s-a permis să vină la bord fără să li se pună măcar o întrebare”. Alţi pasageri au observat, la fel, uşurinţa accesului pentru prieteni şi familie, care urcau la bord ca să-i conducă.

Chandler ducea servieta şi valiza lui Lauriat; Lauriat ducea valiza extensibilă care conţinea desenele şi Povestea de Crăciun a lui Dickens. Chandler glumea, spunând că obiectele aflate în acea valiză erau atât de preţioase, încât „prefera să n-o atingă”[273].

Cei trei au mers până la cabina B-5 a lui Lauriat, cea mai apropiată de prora, pe partea de la tribord a Punţii B. Deşi, după toate aparenţele, era un amplasament minunat, aceasta era o cabină interioară, fără hublouri. Aşa era obişnuit să călătorească Lauriat. Unul dintre primele lucruri pe care le-a făcut a fost să-şi pună o cutie de chibrituri undeva la îndemână, în cazul în care generatorul de curent al navei s-ar fi defectat. El traversase Atlanticul de 23 de ori până atunci, de cele mai multe ori pe nave ale companiei Cunard, însă acesta era primul său voiaj pe una dintre celebrele „nave oceanice rapide”.

Lauriat şi-a găsit în cabină cutia cu pantofi şi cufărul pe care le înregistrase la gara din Boston. A verificat lacătele de la numeroasele sale bagaje, după care el, Blanche şi Chandler au ieşit din nou pe punte, unde au rămas până când toţi vizitatorii au fost rugaţi să părăsească nava. Când s-a întors în camera lui, a luat desenele din valiza extensibilă şi le-a pus în sertarul superior al cutiei cu pantofi, care era mai uşor de încuiat, şi a pus Povestea de Crăciun a lui Dickens în servieta personală.

Înainte de îmbarcare, citise despre avertismentul ambasadei germane, dar îi acordase prea puţină atenţie; ideea să-şi anuleze traversarea nu-i trecuse deloc prin minte. Îşi purta costumul de knickerbocker şi acea inovaţie, un ceas de mână cu întoarcere manuală, pe care-l ţinea fixat după ora Bostonului, întotdeauna, indiferent unde se afla; era modul lui de a se ţine prins în rădăcini prin lume. Nu pomenise nimănui despre desene.

Dwight Harris, newyorkezul cu inelul de logodnă şi centura de salvare făcută pe comandă şi-a dus obiectele de valoare în biroul comisarului de bord, pentru a-i fi păstrate în siguranţă. Între acestea, se numărau un pandantiv cu diamante şi perle, un inel cu diamant şi smarald, o broşă mare cu diamant, 500 de dolari în aur şi, desigur, inelul de logodnă. Şi-a rezervat câteva clipe, înainte de pornirea vasului, pentru a le scrie un bilet de mulţumire bunicilor săi, care-i dăduseră un cadou la plecare. A folosit papetăria Lusitaniei. Avertismentul german părea să nu-i fi dat de gândit. Era într-o stare de spirit marcată de multe semne de exclamare. „O mie de mulţumiri pentru delicioasa prăjitură cu jeleu şi pasta de dinţi cu mentă!” – a scris el. „Abia aştept să vină ora ceaiului!” A observat că vremea începuse să se îmbunătăţească. „Mă bucur că s-a înseninat! Cabina mea este foarte confortabilă – voi începe să despachetez după prânz!” A adăugat că verişoara lui, Sallie, îi trimisese un coş cu fructe şi că un alt membru al familiei, Dick, îi trimisese o mare cantitate de grepfrut. „Deci, sunt bine aprovizionat!”[274]

Biletul lui s-a numărat printre acelea care au reuşit să ajungă în ultimul sac cu scrisori ce a părăsit nava, înainte de plecare. Pe ştampila poştală a plicului, scria: „Gara Terminus Hudson”.

Însoţitorii de bord au anunţat că toţi vizitatorii trebuiau să coboare de pe vas. Jack Lawrence, reporterul de ştiri despre vapoare, a plecat fără ca măcar să încerce să stea de vorbă cu căpitanul Turner. Mai târziu a scris: „Căpitanul era genul de comandant de vas care navighează în largul mării şi crede că locul unui gazetar este la biroul lui de pe strada Park Row sau de pe strada Fleet şi c-ar trebui să existe o lege care să-l împiedice să colinde punţile vapoarelor”[275]. La toate întâlnirile anterioare, Turner fusese rece şi neprietenos cu el: „Mie mi s-a părut că era un om auster, distant, care-şi cunoştea meseria şi nu dorea s-o discute cu nimeni”.

Lawrence îl admira pe Turner, totuşi. L-a văzut pe scara principală a navei, vorbind cu un alt ofiţer, şi a observat „ce impresie splendidă făcea”. Uniforma lui era bleumarin, închisă la două rânduri, având revere de opt centimetri şi cinci nasturi pe fiecare parte, numai cu patru încheiaţi, de fapt, aşa cum se specifica în manualul ofiţerilor companiei Cunard. Manşetele jachetei – adevăratul lux – erau tivite cu câte „patru rânduri de şnur marinăresc lat de un centimetru, cu fir de aur”, potrivit manualului. Cascheta lui Turner, de asemenea bleumarin, avea o bordură de şnur din piele şi mohair negru, având în faţă emblema companiei: leul Cunard, luat vag în râs de echipaj ca fiind „maimuţa” Cunard, înconjurat de o cunună de broderie aurie. „Când un comandant britanic ştie cum să se îmbrace – şi ştie, de obicei –, el este cel mai bun exemplu pentru ceea ce ar trebui să poarte un căpitan de navă comercială bine îmbrăcat”, a scris Lawrence. „El ştie nu numai ce să poarte, dar şi cum să poarte. Dobândeşte o eleganţă care este incomparabilă. Turner, în ziua aceea, era comandantul uneia dintre marile nave transoceanice

de mare viteză din Atlanticul de Nord – şi arăta perfect pentru această funcţie.”[276]

---

[236] Filmul, intitulat SS Lusitania on Her Final Departure from New York City, During World War I (Vasul Lusitania la ultima sa plecare de la New York, în timpul Primului Război Mondial), poate fi văzut la pe site-ul CriticalPast.com (la adresa: http://www.criticalpast.com/video/65675040085_SS-Lusitania_passengers-arrive-at-the-dock_passengers-aboard-SS-Lusitania_author-Elbert-Hubert). Un agent al Biroului de Investigaţii din cadrul Departamentului de Justiţie (care încă nu devenise Biroul Federal de Investigaţii [transformarea s-a produs în anul 1935 – n. trad.]) a vizionat acest film de două ori la rând, într-o proiecţie privată, la cinematograful din Philadelphia. Agentul, Frank Garbarino, a fost uluit de detaliile pe care le surprindea filmul şi a crezut că acestea aveau să furnizeze toate informaţiile necesare pentru a confirma faptul că filmul nu era un fals. „Va fi uşor să identificăm multe dintre persoanele care erau la bordul vaporului, prin cei care-i cunoşteau îndeaproape”, a scris el. „Pe lângă aceasta, am putut să distingem numerele de înmatriculare a trei taxiuri care au dus pasageri la chei, iar trăsăturile pasagerilor, în timp ce ieşeau din taxiuri, sunt foarte clare. Numerele de înmatriculare ale taxiurilor erau 21011, 21017, 25225. Va fi uşor să se constate ce companie de taxiuri are aceste numere de înmatriculare şi probabil că vor avea un registru al persoanelor pe care le-au dus la debarcaderul companiei Cunard în acea dimineaţă” (scrisoare a lui Bruce Bielaski către Procurorul General, 27 iunie 1915 [colecţia Bailey/Ryan]).

[237] Pentru detalii despre Frohman şi viaţa sa, vezi Marcosson & Frohman, Charles Frohman, în întregime; de asemenea, The New York Times, 16 mai 1915; Lawrence, When the Ships Came In, p. 126.

[238] Pentru o prezentare generală a vieţii flamboiante pe care a trăit-o Kessler, ca „Rege al Şampaniei", vezi „Compliments of George Kessler" („Din partea lui George Kessler"), în American Menu, 14 aprilie 2012 (obţinut prin amabilitatea lui Mike Poirier); pentru „Petrecerea pe gondolă", vezi Tony Rennell, „How Wealthy Guests Turned the Savoy into the World's Most Decadent Hotel" („Cum au transformat clienţii bogaţi Savoy-ul în cel mai decadent hotel din lume"), în Daily Mail, 17 decembrie 2007 (la adresa: http://www.dailymail.co.uk/news/article-502756/How-wealthy-guests-turned-Savoy-worlds-decadent-hotel-shuts-100m-refit.html), şi „The Savoy: London's Most Famous Hotel" („Savoy, cel mai celebru hotel din Londra"), în Teatrul Savoy (la adresa: http://www.savoytheatre.org/the-savoy-londons-most-famous-hotel/). Pentru informaţii cu privire la „cine fantezie", vezi Lexington Herald, 16 mai 1915. Potrivit unei relatări, Kessler ar fi adus cu el, sub formă de bani gheaţă şi titluri de valoare, suma de două milioane de dolari (cf. Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 137).

[239] The New York Times, 26 mai 1908 şi 11 iunie 1909.

[240] „Titanic's 'Just Missed It Club', an Elite Group" („Grupul de elită «Numai ce l-ai ratat» al «Titanic»-ului"), în Pittsburgh Post-Gazette, 16 aprilie 2012 (la adresa: http://www.post-gazette.com/life/lifestyle/2012/04/15/Titanic-s-Just-Missed-It-Club-an-elite-group/stories/201204150209.

[241] Memoriile lui Jack Lawrence, When the Ships Came In, către care am fost îndreptat de expertul în materie de Lusitania Mike Poirier, sunt, într-adevăr, foarte fermecătoare şi te ajută, într-o manieră atât de convingătoare, să-ţi faci o idee cu privire la atmosfera plină de viaţă a New Yorkului din vremea transportului maritim de pasageri, încât un cititor nu poate să nu tânjească după acele zile, când zeci de nave se înghesuiau, una lângă alta, pe malul fluviului Hudson din Manhattan (cf. Lawrence, When the Ships Came In, p. 116; vezi şi pp. 15, 16 şi 117).

[242] Compania de navigaţie Cunard, „Reguli care trebuie respectate în timpul serviciului, în cadrul companiei”, Liverpool, martie 1913, Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York, 73.

[243] Hoffman şi Swinburne sunt două insuliţe artificiale, construite începând cu anul 1873, pentru primirea şi înregistrarea imigranţilor sosiţi la New York, care ar fi putut suferi de boli contagioase. (n. trad.)

[244] Lawrence, When the Ships Came In, pp. 119–121.

[245] Lawrence, When the Ships Came In, p. 124.

[246] Lawrence, When the Ships Came In, p. 125.

[247] Lawrence, When the Ships Came In, p. 123.

[248] Lawrence, When the Ships Came In, p. 123.

[249] Lawrence, When the Ships Came In, p. 122.

[250] „Not on Board” („Neaflaţi la bord”), în secţiunea „People” („Persoane”), de pe site-ul Lusitania Resource (la

adresa: http://www.rmslusitania.info/people/not-on-board/).

[251] „Not on Board” („Neaflaţi la bord”), în secţiunea „People” („Persoane”), de pe site-ul Lusitania Resource (la adresa: http://www. rmslusitania.info/people/not-on-board/); vezi şi New Zealand Herald, 26 iunie 1915.

[252] Aşa-numitul LZ (Luftschiff Zeppelin)-129 Hindenburg era un dirijabil de producţie germană, care a fost lansat în martie 1936 şi a zburat până pe 6 mai 1937, când a fost distrus de un incendiu. Au murit 36 de oameni (pasageri şi membri ai echipajului), din cei 97 aflaţi la bord. (n. trad.)

[253] Scrisoare a lui A.B. Cross, publicată pe 12 iunie 1915 în Malay Mail, Doc. 1730, Muzeul Imperial al Războiului.

[254] The New York Times, 1 mai 1915.

[255] Mărturie a lui Ogden Hammond, Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York, 166). Pentru detalii cu privire la accidentele de tramvai, vezi The New York Times, 3 ianuarie 1915; 3 mai 1916; 3 iulie 1916.

[256] May Walker, transcriere a interviului, BBC Radio Merseyside, 1984, Muzeul Imperial al Războiului (cu permisiunea BBC Radio, Merseyside).

[257] Scrisoare a lui Charles P. Sumner către Alfred A. Booth, 26 mai 1915, D42/C1/1/66, Partea 2 din 4 (Arhivele companiei Cunard).

[258] În limba engleză, luck înseamnă „noroc”. (n. trad.)

[259] Am dat peste mai multe prezentări bune ale vieţii şi activităţii Theodatei Pope. Vezi Cunningham, My Godmother; Katz, Dearest of Geniuses; Paine, Avon Old Farms School; şi S. Smith, Theodate Pope Riddle.

[260] Katz, Dearest of Geniuses, p. 25.

[261] În lumea anglo-saxonă şi americană, există obiceiul de a da nume caselor. (n. trad.)

[262] Citat în Cunningham, My Godmother, pp. 53–54, şi Katz, Dearest of Geniuses, p. 54.

[263] Sau „placa vorbitoare”, era o placă de lemn, pe care erau inscripţionate literele alfabetului, cifrele de la 0 la 9 şi câteva cuvinte, prin care se presupunea că spiritele morţilor comunicau cu cei vii. (n. trad.)

[264] Citat în S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 1, p. 3 (numerotare separată a paginilor pentru fiecare capitol).

[265] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 2, p. 4.

[266] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 4, p. 2; scrisoarea integrală, în Apendice B.

[267] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 5, p. 1.

[268] Frumosul casei şi Revista de casă a doamnelor. (n. trad.)

[269] Katz, Dearest of Geniuses, p. 1.

[270] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 6, p. 7.

[271] Katz, Dearest of Geniuses, p. 75.

[272] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, pp. 65–66.

[273] Lauriat, Reclamaţie.

[274] Scrisoare a lui Dwight Harris către „Bunica şi Bunicul”, 1 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[275] Lawrence, When the Ships Came In, p. 129.

[276] Lawrence, When the Ships Came In, p. 130.

CAMERA 40: VICLENIA „CLIPITORULUI”

La Londra, căpitanul Hall văzuse că noua lui schemă „de a înşela şi de a induce în eroare inamicul” începea să aibă efect.

Era un exemplu admirabil al tipului de strategie la care excela. Scopul lui era să-i convingă pe comandanţii militari germani că o invazie britanică a statului Schleswig-Holstein, de la Marea Nordului, era iminentă şi, astfel, să-i determine pe germani să mute forţele de pe câmpul principal de luptă din Franţa. Aliindu-se cu un ofiţer din serviciul intern de contrainformaţii al Marii Britanii, MI-5, Hall le furnizase canalelor de spionaj germane informaţii detaliate, dar false, inclusiv o ştire că peste 100 de nave de război şi de transport erau comasate în porturi pe coastele de vest şi de sud ale Marii Britanii, şi nu în porturile de pe coasta de est, cele care erau, de obicei, folosite pentru a reaproviziona forţele continentale ale Marii Britanii. Ca un punct culminant, Hall convinsese Amiralitatea să ordone întreruperea întregului trafic naval între Anglia şi Olanda, începând cu data de 21 aprilie –

adică tipul de ordin care ar fi putut preceda lansarea unei invazii.

Liderii militari germani fuseseră sceptici la început, dar acest nou anunţ se dovedise convingător. Camera 40 interceptase mesajele radio trimise pe 24 aprilie de la o staţie germană din portul Antwerp/Anvers. „Agent neverificat raportează din Anglia: Transport mare de trupe de pe coasta de sud şi de vest a Angliei pe Continent. Numere mari de trupe la Liverpool, Grimsby, Hull.”[277]

Apoi veniseră ordinele către Schwieger şi comandanţii celorlalte cinci submarine, cu instrucţiuni să plece şi să distrugă orice semăna cu un transport de trupe.

Camera 40 urmărise îndeaproape submarinul U-20. Utilizarea frecventă a transmisiei radio de către acesta furnizase detalii abundente despre direcţia şi viteza lui. La ora 14, în ziua de vineri, 30 aprilie, submarinul îşi raportase localizarea. Două ore mai târziu, făcuse acest lucru încă o dată, şi raportase apoi din oră în oră, până la miezul nopţii, şi din două în două ore de atunci, până la ora 8 în dimineaţa următoare, de sâmbătă, 1 mai.

Descoperirea noului demers militar al submarinelor venise pe fundalul unei ameninţări în creştere.

Amiralitatea primise zeci de mesaje prin care erau raportate reperări ale unor submarine, majoritatea false, dar tot neliniştitoare. Un poliţist irlandez pretinsese că reperase trei submarine care navigau împreună în amonte pe râul Shanon, un scenariu puţin probabil. În largul coastei de est a Angliei, un vas cu aburi ridicase o torpilă neexplodată, care plutea pe mare, având marcaje care o

identificau ca aparţinând submarinului U-22, fratele submarinului lui Schwieger. În largul extremităţii sud-estice a Italiei, un tânăr comandant austriac de submarin, pe nume Georg von Trapp, care avea să dobândească mai târziu o faimă eternă, după ce personajul său a fost interpretat de Christopher Plummer în filmul Sunetul muzicii, lansase două torpile într-un mare crucişător francez, Leon Gambetta. Vasul se scufundase în nouă minute, omorând 684 de marinari. „Deci aşa arată războiul!”[278], scria von Trapp într-o expunere de mai târziu. El îi spusese ofiţerului-şef: „Suntem ca nişte tâlhari la drumul mare, ne furişăm într-un mod atât de laş pe lângă o navă care nu bănuieşte nimic”. Lupta în tranşee sau la bordul unui torpilor ar fi fost preferabilă, spunea el: „Acolo auzi împuşcături, auzi cum cad, rând pe rând, camarazii tăi, auzi răniţii gemând – te umpli de furie şi poţi să împuşti oameni ca să te aperi sau de frică; la un asalt, poţi chiar să ţipi! Dar noi! E lipsit, pur şi simplu, de orice sentiment să îneci o masă de oameni într-un atac prin surprindere, fără să fii văzut!”

Sâmbătă, 1 mai, menţionând noua ieşire a lui U-20 şi a celorlalte submarine, Amiralitatea a amânat plecările a două nave de război, care erau programate să desfăşoare exerciţii de tiruri de artilerie în larg.

La un moment dat în acea zi, prin căpitanul Hall, Amiralitatea a aflat de anunţul ambasadei germane, publicat la New York în aceeaşi dimineaţă, care părea să-i avertizeze pe pasageri să nu călătorească pe Lusitania.[279] La sfârşitul zilei, ştirea îi era cunoscută fiecărui britanic sau american care citise întâmplător un ziar. Data plecării navei şi sosirea ei la Liverpool, planificată după o

săptămână, erau de-acum în prim-planul conştiinţei publice.

Dar Camera 40 şi acei oficiali implicaţi în „Mister” ştiau mult mai mult: că staţia radio germană de la Norddeich transmitea programul Lusitaniei şi că cele şase submarine de curând ieşite în larg erau acum în drum către ea. Camera 40 ştia şi că unul dintre acele submarine era U-20, un ucigaş prolific de nave şi de oameni, şi că se îndrepta către o zonă de patrulare în ape prin care treceau toate cargourile şi navele de linie ale companiei Cunard cu destinaţia Liverpool, ape care urmau să fie traversate în curând şi de Lusitania.

Chiar dacă această acumulare de informaţii – un nou grup de submarine, un mare vas de linie pe drum, în ciuda unei avertizări publice – ar fi putut părea de natură să provoace nopţi nedormite în rândurile oamenilor de frunte ai Amiralităţii, nici noua intensificare a activităţii submarinelor, nici sosirea iminentă a submarinului U-20 nu i-au fost comunicate căpitanului Turner. Nici nu s-a făcut vreun efort de escortare a Lusitaniei sau de deviere a direcţiei sale, aşa cum procedase Amiralitatea în cazul aceleiaşi nave în luna martie din anul precedent şi în cazul Transylvaniei şi al Ausoniei în ianuarie.

Ca toată lumea de la compania Cunard, căpitanul Turner habar n-avea nici măcar de existenţa Camerei 40.

Atenţia Amiralităţii era îndreptată în altă parte, către o altă navă, pe care o socotea mult mai preţioasă.

[277] Registrul Telegramelor, 24 aprilie 1915, Anvers către Bruges, Centrul de Spionaj Naval din Anvers, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4177 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[278] Von Trapp, To the Last Salute, p. 24.

[279] Bailey and Ryan, The Lusitania Disaster, pp. 73, 83.

WASHINGTON: PIERDUT

La Washington, Edith Galt ajunsese din ce în ce mai mult să ocupe gândurile şi imaginaţia preşedintelui Wilson. Toată luna aprilie, fusese invitata constantă la cină la Casa Albă, deşi, de dragul bunei-cuviinţe, ea şi Wilson cinau mereu împreună cu alţii. La un moment dat, discutaseră despre o carte care-i plăcea lui Wilson în mod deosebit, intitulată Prin jurul casei mele. Note despre viaţa rurală din Franţa pe timp de pace şi de război[280], de Philip Gilbert Hamerton. Wilson comandase un exemplar pentru ea de la un librar, dar ceruse, între timp, să-i fie trimis un exemplar de la Biblioteca Congresului. „Sper că-ţi va oferi o mică plăcere”, scrisese el miercuri, 28 aprilie. „Nu-mi doresc nimic mai mult decât să-ţi ofer bună-dispoziţie – tu mi-ai oferit atât de multă bună-dispoziţie!”[281]

Adăugase: „Dacă în seara asta plouă, ţi-ar plăcea să vii aici [şi] să citim puţin – şi, dacă nu plouă, eşti pregătită pentru o altă călătorie?” Spunând „călătorie”, se referea la una dintre plimbările cu maşina, pe care-i plăcea foarte mult să le facă în automobilul Pierce-Arrow al Casei Albe.

Ea refuzase invitaţia delicat, căci îi promisese mamei sale să-şi petreacă seara cu ea, dar îi mulţumise preşedintelui pentru biletul său personal şi-i spusese cât de mult ajutase la „umplerea cupei mele de fericire”[282]. Scrisul ei de mână contrasta puternic cu cel al lui Wilson. Dacă scrisul lui era înclinat spre dreapta şi înainta în grupuri-grupuri perfect orizontale pe pagină, al ei era înclinat spre stânga şi se ondula şi se strângea, într-un amestec de litere de tipar şi de mână, cu bucle haotice ici şi colo, ca şi cum şi-ar fi scris toate scrisorile într-o trăsură care se hurduca pe caldarâm. Îi mulţumise pentru modul în care-şi încheiase biletul – „Al tău sincer şi recunoscător prieten, Woodrow Wilson”. Încheierea fusese întâmpinată cu bucurie mai ales în acea seară de miercuri, după o zi de amărăciune provocată de depresie, spre care ea părea să aibă o predispoziţie.[283] „O asemenea promisiune de prietenie” – scrisese ea – „şterge umbrele care m-au tot urmărit azi şi face din 28 aprilie o zi de sărbătoare în calendarul meu.”[284]

Cartea comandată sosise la Casa Albă la scurt timp după aceea, iar vineri, 30 aprilie, Wilson o trimisese la Edith acasă, lângă Dupont Circle, cu un mesaj scurt: „Este un mare privilegiu că-mi este permis să împărtăşesc o parte din gândurile şi încrederea ta. Îmi readuce buna-dispoziţie şi mă face să mă simt ca şi cum viaţa mea privată ar fi revigorată. Dar, mai bine de atât, mă face să sper că-ţi pot fi de vreun folos, pentru a lumina zilele cu simpatie sinceră şi totală înţelegere. Aceea va fi cu adevărat o fericire.”[285] Îi trimisese, de asemenea, flori.

Încercând să-i înseninеze ei zilele, şi le înseninа pe ale lui. Prin Edith, în mijlocul haosului din lume, el găsise un scop căruia putea să i se consacre, care-l făcea să uite, fie şi temporar, teama privitoare la războiul care se extindea şi la soarta lumii în ansamblul ei. Pentru el, era „un rai –

refugiu – sanctuar”[286]. Mai mult decât atât, prezenţa ei îl ajuta să-şi limpezească propriile gânduri despre încercările prin care trecea naţiunea. În plimbările lor cu automobilul Pierce-Arrow al Casei Albe, el îi ei vorbea despre război şi grijile lui, aşa cum probabil că i-ar fi vorbit răposatei sale soţii, Ellen, acest lucru ajutându-l să-şi pună ordine în gânduri. „De la început” – scria Edith –, „el a ştiut că se poate baza pe chibzuinţa mea şi că nimic din ce-mi spunea nu se ducea mai departe.”[287]

Între timp, Edith Galt începuse să-şi privească viaţa dintr-o nouă perspectivă. Interesul lui Wilson şi frumuseţea şi farmecul lumii în care el o adusese făcuseră ca zilele ei să pară mai goale şi mai puţin admirabile. Cu toate că educaţia îi fusese una haotică, ea tânjea după o viaţă la un nivel mai înalt, după discuţii despre artă, despre cărţi şi despre mişcările tectonice ale evenimentelor mondiale. Un prieten de-al ei, Nathaniel Wilson, fără legătură de rudenie cu preşedintele, îi spusese odată că simţea că ea ar fi putut, într-o bună zi, să influenţeze marile evenimente – „poate bucuriile sau necazurile unei ţări”[288]. Dar trebuia să fie deschisă către acest lucru, o avertizase acesta: „Ca să te pregăteşti pentru acest lucru, despre care simt că va ajunge la tine, trebuie să munceşti, să citeşti, să studiezi, să gândeşti!”[289]

Edith vedea călătoriile ei cu automobilul, împreună cu preşedintele Wilson, ca fiind „dătătoare de viaţă”[290]. Simţise o legătură instantanee. Făceau schimb de amintiri despre vechiul Sud, despre zilele grele care urmaseră după Războiul Civil. Ea nu întâlnise vreodată un bărbat ca Wilson – extrem de inteligent, dar şi cald şi preocupat de sentimentele ei.[291] Totul fusese foarte neaşteptat.

Ceea ce Edith nu vedea încă era faptul că Wilson era de-acum un bărbat îndrăgostit. Aşa cum observa uşierul Irwin „Ike” Hoover de la Casa Albă, Wilson „nu era omul jumătăţilor de măsură în dragoste, odată ce germenele ei îşi găsea refugiul în el”[292].

Valetul preşedintelui, Arthur Brooks, formulase mai succint: „L-am pierdut”[293].

Oricât de distras era de farmecul doamnei Galt, Wilson devenea, de asemenea, tot mai îngrijorat de acea derivă a evenimentelor mondiale. Frontul de vest devenise o maşinărie de sânge şi de moarte, fiecare parte avansând şi apoi retrăgându-se de cealaltă parte a teritoriului nimănui, înconjurat cu sârmă ghimpată, plin de gropi de la obuze şi de mormane de morţi. Sâmbătă, pe 1 mai, germanii au început o serie de asalturi în secţiunea avansată a frontului de la Ypres, în cadrul a ceea ce avea să devină cunoscut drept a doua Bătălie de la Ypres – şi încă o dată au folosit gazul otrăvitor.[294] Nici o parte nu câştigase teren de la „prima” bătălie, din toamna precedentă, în ciuda pierderilor însumate de ordinul zecilor de mii. În această zi, însă, ofensiva germană a reuşit să-i împingă pe britanici înapoi, până aproape de oraşul Ypres. Un doctor canadian, care îngrijea răniţii la un post de prim ajutor din apropiere, de la Boezinge, în Flandra de Vest, Belgia, avea să scrie mai târziu cel mai celebru poem care a luat naştere din război: „Pe-al Flandrei câmp maci înfloresc, / Plecându-şi capul printre cruci...”[295] Până la sfârşitul acelei luni, britanicii au recâştigat terenul pierdut şi au avansat alţi 1000 de metri, cu un preţ de 16 000 de morţi şi răniţi, sau 16 oameni pe metrul câştigat. Germanii au pierdut 5000.[296]

Un soldat din tranşeele din secţiunea avansată a frontului de la Ypres, la Messines, Belgia, scria despre frustrarea provocată de impasul din tranşee: „Ne aflăm tot în vechile noastre poziţii şi continuăm să-i sâcâim pe englezi şi pe francezi. Vremea este mizerabilă şi adeseori petrecem zile în şir în apă până la genunchi şi, mai mult, sub bombardamente puternice. Aşteptăm cu foarte multă nerăbdare un scurt răgaz. Să sperăm că, în scurt timp, întregul front va începe să se mişte înainte. Lucrurile nu pot continua la nesfârşit aşa.”[297] Autorul era un infanterist german de origine austriacă, pe nume Adolf Hitler.

În altă parte, un front complet nou era pe cale să se deschidă.[298] Sperând să pună capăt impasului din Europa, Churchill pusese la cale un bombardament naval masiv şi o debarcare împotriva Turciei, în Strâmtoarea Dardanele. Ideea era să forţeze strâmtoarea şi să iasă în Marea Marmara, de acolo să unească armele cu flota rusă din Marea Neagră şi, printr-o demonstraţie masivă de forţă navală în largul Constantinopolului, să constrângă Turcia să se predea. Trebuia să urmeze o ofensivă în amonte pe Dunăre, împotriva Austro-Ungariei. Părea uşor. Planificatorii îşi imaginau chiar c-ar fi putut realiza deplasarea către Marea Neagră numai cu nave. Se aplica o veche zicală: omul îşi face planuri, şi Dumnezeu râde. Rezultatul fusese un dezastru – nave pierdute, mii de oameni morţi şi un alt front îngheţat, cel din Peninsula Gallipoli.

Între timp, în Caucaz, ruşii avansaseră, câştigând teren în mod constant, în detrimentul forţelor turceşti. Turcii dădeau vina, pentru pierderile lor, pe populaţia locală de armeni, pe care-i suspectau că-i ajutau pe ruşi, astfel încât începuseră un masacru sistematic al civililor armeni.[299] Până la 1 mai[300], turcii uciseseră peste 50 000 de armeni –

bărbaţi, femei şi copii – în provincia Van, din estul Turciei. Conducătorul Bisericii Armene îi trimisese un apel de ajutor direct lui Wilson, dar acesta ezita.

America, simţindu-se în siguranţă în fortăreaţa ei de neutralitate, privea războiul de la distanţă şi socotea că totul era de neînţeles. Subsecretarul de Stat Robert Lansing, omul numărul doi în Departamentul de Stat, a încercat să transpună acest fenomen în cuvinte, într-o însemnare personală: „Este dificil, dacă nu imposibil, pentru noi, cei de aici, din Statele Unite, să apreciem în toată deplinătatea sa marele război european”[301], scria el. „Am ajuns să citim aproape cu indiferenţă despre vaste operaţiuni militare, despre linii de front întinse pe sute de kilometri, despre miile de bărbaţi care mor, despre milioanele de oameni care suferă tot felul de lipsuri, despre pierderile şi distrugerile generalizate.” Naţiunea devenise nepăsătoare faţă de toate acestea: „Masacrarea a 1 000 de bărbaţi între acele tranşee din nordul Franţei sau a unei alte mii pe un crucişător scufundat au devenit lucruri obişnuite. Noi citim titlurile din ziare şi nu mai vorbim despre asta. Detaliile şi-au pierdut interesul.”

Ramificaţiile conflictului, însă, păreau să se întindă tot mai insistent către ţărmurile Americii. Pe 30 aprilie, la cinci săptămâni după scufundarea Falabei şi dispariţia pasagerului american Leon Thrasher, la Washington, sosiseră primele detalii despre un alt atac, în care un avion german bombardase un vas comercial american, Cushing, care tocmai traversa Marea Nordului. Trei bombe căzuseră, dar numai una îl nimerise. Nimeni nu fusese rănit, iar pagubele fuseseră minore. Chiar cu o zi înainte, într-o altă însemnare personală, Lansing scrisese: „Un stat neutru în timpul unui război internaţional trebuie să arate întotdeauna stăpânire de sine, dar niciodată, de-a lungul

istoriei, nu au fost atât de greu puse la încercare, ca astăzi, răbdarea şi stăpânirea de sine a statelor neutre”[302].

El vedea semnificaţia gravă a atacului asupra navei Cushing: „Politica navală germană este una de distrugere nesăbuită şi fără criterii de selecţie a vaselor, indiferent de naţionalitate”[303], i-a scris el Secretarului de Stat Bryan chiar sâmbătă, pe 1 mai. Dar Wilson şi Bryan, deşi tulburaţi de incident, hotărâseră să-l trateze cu mai multă circumspecţie, aşa cum se arăta într-un reportaj realizat de ziarul The New York Times: „Cercurile oficiale nu au considerat că s-ar ridica vreo chestiune serioasă, deoarece a fost acceptată ideea că bombele nu au fost aruncate în mod deliberat, ci cu impresia că era atacat un vas inamic”[304]. Aceasta era o estimare generoasă: în acel moment, nava Cushing arbora un steag american, iar proprietarii săi pictaseră denumirea navei cu litere de doi metri pe cocă.

O altă ştire, de o natură mai tulburătoare, nu ajunsese încă la ziarul Times, nici la Casa Albă. În acea sâmbătă – ziua plecării Lusitaniei –, un submarin german a torpilat un vas petrolier american, Gulflight, lângă insulele Scilly, din largul coastelor din Cornwall ale Angliei, omorând doi bărbaţi şi provocând moartea căpitanului, care făcuse atac de cord. Nava, care abia rămăsese pe linia de plutire, era tractată către insula St. Mary’s, cea mai mare din arhipelagul Scilly, la 45 de mile marine vest de Cornwall.[305]

La Washington, zorii nu au adus decât o sâmbătă încântătoare de primăvară, cu temperaturi menite să crească până spre 21 de grade Celsius şi să-i trimită pe bărbaţi la negustorii de articole de galanterie bărbătească, pentru a-şi cumpăra primele pălării de pai ale sezonului.[306] Se aştepta ca pălăriile să fie mai joase în acest an, borurile

mai largi; se aştepta, desigur, ca domnii să poarte mănuşi de vară din mătase, care să le păstreze mâinile – aşa cum zicea o reclamă – „proaspete şi curate”[307]. Ziua promitea să fie una în care preşedintele Wilson putea să-şi împlinească visul – speranţa – de iubire şi să pună capăt însingurării.

---

[280] Round My House: Notes of Rural Life in France in Peace and War (1876). Autorul, britanicul Philip Gilbert Hamerton (1834–1894), a fost critic de artă şi a locuit o vreme în Franţa. (n. trad.)

[281] Scrisoare a lui Wilson către Edith Galt, 28 aprilie 1915 (Arhivele Wilson)

[282] Scrisoare a Edithei Galt către Wilson, 28 aprilie 1915 (Arhivele Wilson).

[283] Levin, Edith and Woodrow, p. 58.

[284] Scrisoare a Edithei Galt către Wilson, 28 aprilie 1915 (Arhivele Wilson).

[285] Scrisoare a lui Wilson către Edith Galt, 30 aprilie 1915 (Arhivele Wilson).

[286] Levin, Edith and Woodrow, p. 55.

[287] E.B. Wilson, My Memoir, p. 58.

[288] Levin, Edith and Woodrow, p. 57.

[289] Levin, Edith and Woodrow, p. 57; pentru variaţie, vezi şi E.B. Wilson, My Memoir, p. 55.

[290] Scrisoare a Edithei Galt către Wilson, 28 aprilie 1915 (Arhivele Wilson).

[291] Schachtman, Edith and Woodrow, p. 78.

[292] Levin, Edith and Woodrow, p. 74.

[293] Starling, Starling of the White House, p. 44.

[294] Gilbert, First World War, p. 154.

[295] Citat în Gilbert, First World War, p. 156.

[296] Gilbert, First World War, p. 164.

[297] Gilbert, First World War, p. 126.

[298] Gilbert, First World War, pp. 121, 135–136; Keegan, The First World War, pp. 238, 239.

[299] Gilbert, First World War, pp. 142–143.

[300] Masacrele turceşti împotriva populaţiei de armeni, deşi nu erau nici pe departe primele de pe cuprinsul Imperiului Otoman de atunci, începuseră pe scară largă şi sistematică la 24 aprilie 1915, deci cu numai o săptămână înaintea zilei în care Lusitania pornea în ultimul ei voiaj transatlantic. (n. trad.)

[301] Lansing, Memorandumuri private, 15 aprilie 1915 (arhiva personală Lansing).

[302] Lansing, Memorandumuri private, 29 aprilie 1915 (arhiva personală Lansing).

[303] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 366.

[304] The New York Times, 2 mai 1915.

[305] Registrul Mesaje primite, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4101 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[306] Washington Herald, 1 şi 2 mai 1915.

[307] The New York Times, 7 mai 1915.

LUSITANIA: LA DRUM

Vaporul era programat să plece la ora 10 dimineaţa, dar a avut loc o întârziere. Pe timp de război, Amiralitatea Marii Britanii avea puterea de a rechiziţiona pentru utilizare militară orice navă sub pavilion britanic. În ultimul moment, Amiralitatea rechiziţionase o navă de pasageri acostată la New York, denumită Cameronia, care deservea porturile oraşelor Liverpool şi Glasgow. Căpitanul Cameroniei primise ordinele tocmai când nava se pregătea să plece. Acum, în jur de 40 de pasageri şi lucrurile lor, plus un echipaj alcătuit din cinci femei, urmau să fie transferaţi pe Lusitania. Ce părere aveau toţi aceşti pasageri despre faptul cu pricina, dată fiind ştirea de dimineaţă despre avertismentul german, nu se poate şti, deşi cel puţin o relatare afirmă că erau mulţumiţi, căci Lusitania reprezenta culmea luxului maritim şi avea să-i ducă la Liverpool, credeau ei, mult mai rapid decât Cameronia, o navă mai mică şi mai lentă.

La bordul Lusitaniei, un pasager, Richard Preston Prichard, a profitat de această întârziere şi şi-a despachetat unul dintre cele două aparate de fotografiat şi l-a scos pe punte, ca să poată fotografia oraşul şi portul. Aparatul era un Kodak nr. 1, care se strângea într-o formă îndeajuns de compactă, încât să încapă într-un buzunar de haină.

Prichard avea 29 de ani şi era înalt de 1,75 metri. Mama şi fratele lui îi spuneau Preston, probabil ca să evite nefericita rimă inerentă la pronunţarea numelui Richard – Prichard. De la ei a rămas această descriere a lui: „Păr castaniu-închis, cu o frunte înaltă, ochi albaştri şi trăsături ascuţite. Gropiţă foarte adâncă în bărbie.”[308] Sublinierea le aparţinea şi, într-adevăr, despicătura din bărbia lui Prichard era un semn evident. Pe un alt bărbat l-ar fi putut sluţi, dar, la el, era doar o trăsătură pe o faţă indiscutabil plăcută, altminteri înfrumuseţată de buze pline, sprâncene negre, piele albă şi un păr bogat, închis la culoare, pieptănat peste cap, într-un onduleu deasupra frunţii, toate acestea subliniate de acei ochi albaştri, foarte impresionanţi la un bărbat cu păr şi sprâncene negre: „O faţă foarte interesantă” – spunea un pasager –, „cu trăsături pronunţate, pe care oricine le-ar fi văzut o dată cu greu le-ar fi uitat”[309].

Prichard era student la medicină în Canada, la Universitatea McGill din Montréal, unde se înscrisese după ce-şi încercase priceperea la diverse îndeletniciri, printre care acelea de cherestegiu şi de fermier. Se mutase în Canada după moartea tatălui său, ca să câştige bani pe care să îi trimită mamei lui în Anglia. Călătorea la clasa a doua, în cabina interioară D-90, faţă în faţă cu frizeria Lusitaniei, şi împărţea camera cu alţi trei bărbaţi, toţi necunoscuţi. El avea un pat suprapus şi ducea cu el trei „geamantane”, sau valize. Purta frecvent un ac de cravată

cu un inel din aur încrustat cu mici „capete de rocă vulcanică” roşii şi albe, feţe decorative sculptate, din tipul de rocă vulcanică folosită adesea pentru medalioane şi broşe. Îşi împachetase două costume pentru călătoria transatlantică, unul bleumarin, celălalt un costum de stradă, verde.

Pe punte, a întâlnit un alt tânăr, Thomas Sumner, din Atherton, Anglia, care avea, şi el, un aparat de fotografiat. (Sumner nu avea nici o legătură de rudenie cu directorul de la New York al companiei Cunard, Charles Sumner.) Amândoi sperau să fotografieze portul. Ziua era răcoroasă şi cenuşie – „destul de mohorâtă”[310], potrivit spuselor lui Sumner –, şi acest lucru i-a făcut pe cei doi să se întrebe ce expunere să folosească. Au început să vorbească despre fotografie.

Sumner l-a plăcut de îndată pe Prichard. L-a văzut ca fiind „un băiat aşa cum sunt eu”. Amândoi călătoreau neînsoţiţi şi erau sortiţi să se întâlnească des în timpul călătoriei. Lui Sumner i-a plăcut capacitatea lui Prichard de a se bucura din plin de viaţă, dar fără să-i deranjeze pe alţii. „Părea foarte plăcut şi se simţea bine într-un mod foarte liniştit” – scria Sumner –, „înţelegi ce vreau să spun, [el] nu umbla de colo-colo zgomotos, aşa cum fac mulţi indivizi când se distrează.” Un alt pasager de la clasa a doua, Henry Needham, spunea despre Prichard: „Era un mare favorit la bord, el aranja partidele de whist şi părea să facă mai toată munca”[311]. O partidă progresivă de whist era un eveniment social, în timpul căreia pasagerii se grupau în perechi şi jucau partide consecutive de whist, până când o echipă câştiga.

Acum, Prichard se întorcea în Anglia pentru o vizită şi, potrivit unuia dintre colegii lui de cabină, Arthur Gadsden,

era foarte entuziasmat că făcea lucrul acesta – „numărând orele”[312] până la sosire, spunea Gadsden.

Transferul pasagerilor de pe Cameronia a durat două ore. Deşi ulterior această întârziere avea să se dovedească semnificativă într-o măsură mult mai mare, decât ar putea sugera durata ei, deocamdată ea era, pur şi simplu, foarte supărătoare. Căpitanul Turner se mândrea cu abilitatea lui de a coordona cu dexteritate sosirile şi plecările Lusitaniei, ceea ce însemna să plece întocmai conform programului.

Turner nu era deloc preocupat de avertismentul german. Cu puţin timp înainte de plecare, el stătea pe puntea de promenadă a navei, discutând cu Alfred Vanderbilt şi Charles Frohman, când unul dintre gazetarii care se ocupau de domeniul navigaţiei – nu Jack Lawrence, după toate aparenţele – s-a apropiat şi l-a întrebat pe Vanderbilt dacă era de părere că avea să fie la fel de norocos şi de astă-dată, cum fusese când luase hotărârea de a nu călători cu Titanicul. Vanderbilt a zâmbit, dar nu a spus nimic.

Turner şi-a pus mâna pe umărul lui Vanderbilt şi i-a spus reporterului: „Crezi că toţi oamenii ăştia şi-ar rezerva locuri la bordul Lusitaniei, dac-ar crede că nava lor ar putea fi prinsă de un submarin german? Zău, e cea mai bună glumă pe care am auzit-o de mult timp, discuţia asta despre torpilarea Lusitaniei.”[313]

Vanderbilt şi Turner au râs amândoi.

A mai avut loc o întârziere, dar, pentru aceasta, căpitanul Turner a fost, cel puţin parţial, responsabil. Nepoata lui,

actriţa Mercedes Desmore, venise la bord pentru un tur rapid şi aproape că rămăsese şi ea pe navă, când echipajul, după ce îmbarcase toţi pasagerii suplimentari de pe Cameronia, retrăsese pasarela. Turner a ordonat supărat să fie pusă la loc, pentru ca nepoata lui să poată coborî. Procesul a amânat şi mai mult plecarea navei.

Un pasager, designerul scenograf Oliver Bernard, a luat notă: „Căpitanul Turner" – a scris el mai târziu – „şi-a neglijat datoria la cheiul din New York, într-un moment în care vasul ar fi trebuit să pornească – având o rudă la bord."[314] Când a făcut această acuzaţie, Bernard ajunsese la înţelegerea unui fapt pe care puţini pasageri păreau să-l priceapă, anume că, în acea călătorie, în mod deosebit, dată fiind convergenţa unor forţe disparate, îndeplinirea acţiunilor la timp era totul. Chiar şi cea mai mică întârziere putea schimba istoria.

Bărbaţii care mânuiau aparatul de filmat în faţa terminalului companiei Cunard l-au poziţionat pentru a obţine o perspectivă mai înaltă, aparent acoperişul construcţiei, până când aparatul s-a aflat cam pe la înălţimea punţii de comandă a navei, cu obiectivul îndreptat în jos, pentru a filma scene pe punţile de mai jos. În film, pasagerii se îngrămădesc la tribord, mulţi fluturând batiste albe de mărimea şervetelor din pânză. Un bărbat flutură un steag american, în timp ce o femeie din apropiere îşi sprijină copilul de o balustradă de pe punte.

Câteva clipe mai târziu, un marinar tânăr urcă o scară până pe dunetă, o platformă înaltă, îngustă care traversează puntea de lângă pupa navei. El ridică un steag alb pe o bară la babord, apoi aleargă în cealaltă parte, ca să ridice un steag întocmai ca primul la tribord, un semnal

vizual care indică iminenţa plecării. La scurt timp după aceea, puţin după prânz, Lusitania începe să dea uşor înapoi. Aparatul rămâne nemişcat, dar mişcarea lentă, lină a navei produce iluzia că aparatul este cel care se mişcă, ajungând să cuprindă întreaga lungime a navei.

Un membru al echipajului, care stă deasupra unei bărci de salvare, munceşte la funiile ei. Un însoţitor de bord de la clasa întâi iese elegant pe o uşă şi se duce direct către un pasager, ca şi cum i-ar transmite un mesaj. În vârful unei scări, uitându-se direct la cameră, stă un bărbat pe care producătorii filmului îl recunosc imediat: Elbert Hubbard, cu pălăria lui Stetson, deşi abia i se vede cravata sub paltonul încheiat în faţă.

Apoi apare puntea de comandă, la nivelul camerei de filmat, şi iată-l şi pe Turner, în cadrul 289. Stă la extremitatea pasarelei de la tribord. În timp ce nava trece uşor prin faţa camerei, căpitanul, zâmbind, se întoarce către obiectiv şi-şi scoate pălăria, fluturând-o scurt o dată, apoi se sprijină confortabil de balustradă.

După ce nava a dat cu spatele şi a intrat pe fluviul Hudson, două remorchere-împingătoare îi împing prora cu grijă către sud, în aval, iar vasul începe să se mişte cu propria-i forţă. Când Lusitania iese, în cele din urmă, din cadru, în depărtare încep să se vadă cheiurile portului Hoboken, înceţoşate de foarte mult fum şi pâclă.

Filmul se termină.

În timp ce înainta pe fluviu în aval, Turner a păstrat viteza mică, deoarece cargouri, gabare, remorchere şi feriboturi de toate dimensiunile îşi ajustau propriile direcţii de

deplasare, ca să-i facă loc.[315] Fluviul Hudson era foarte aglomerat acolo. O hartă marină din 1909 înfăţişează ţărmul Manhattanului cu cheiurile atât de aglomerate, încât arătau asemenea clapelor unui pian. Apa fluviului era, de asemenea, surprinzător de scăzută, de o adâncime abia suficientă pentru pescajul Lusitaniei, de aproape 11 metri. Echipajul lui Turner echilibrase vasul atât de bine, încât pescajul era, la momentul plecării, potrivit marcajelor de pe cocă, doar cu zece centimetri mai mare la prora decât la pupa.

Şiruri de cheiuri şi de terminale erau aliniate pe ambele maluri ale fluviului; pe ţărmul din New Jersey – pe partea dreaptă, în direcţia de mers a navei în aval –, se întindeau vastele platforme de căi ferate ale diverselor companii de transporturi feroviare, printre care Erie, Pennsylvania şi New Jersey Central. Pe partea stângă, era un şir de cheiuri care purtau, în ordinea coborârii pe Hudson, nume ce sugerau importanţa călătoriilor navale:

Compania South Pacific Co.

Compania de Navigaţie Colonial

Compania de Navigaţie Albany

Compania de Navigaţie Clyde

Compania de Navigaţie Savannah

Compania Populară de Navigaţie

Compania de Navigaţie Old Dominion

Compania de Navigaţie Ben Franklin

Compania de Navigaţie Fall River

Compania de Navigaţie Providence

Tot aici erau numeroasele feriboturi care transportau bunuri şi oameni între New Jersey şi New Yorkul propriu-zis, cu terminale pe străzile Desbrosses, Chambers, Barclay, Cortland şi Liberty. Feribotul către Statuia Libertăţii circula de la extremitatea sudică a Manhattanului.

Pe măsură ce Lusitania îşi croia drum prin port, semnele războiului deveneau evidente. Nava a trecut pe lângă una dintre navele-corsar ale Germaniei, giganticul Vaterland, legat la un chei din Hoboken. Având un tonaj brut cu peste 60% mai mare decât al Lusitaniei, Vaterland deţinuse cândva premiul Blue Riband, însă, în prima zi a războiului, nava se ascunsese pentru siguranţă în portul New York, pentru a evita să fie prinsă şi folosită de flota britanică, o posibilitate foarte reală, aşa cum aveau să descopere în curând pasagerii de pe Lusitania. Vaterland şi echipajul ei fuseseră efectiv prizonieri, de atunci, în New York. Cel puţin alte 17 vase de linie germane erau sechestrate, în acelaşi mod.

Mai jos de Battery, unde fluviile Hudson şi East se întâlneau, formând Golful New York, apa devenea mai adâncă şi mai largă. Aici, Turner a întâlnit repere familiare. La dreapta, insula Ellis[316] şi următorul, desigur, Statuia Libertăţii de pe insula Bedloe; la stânga ei, Insula Guvernatorilor[317], pe care se află închisoarea-fortăreaţă circulară, zisă Castelul Williams, urmată de zona Red Hook din Brooklyn şi de digul lacului de acumulare Erie. În depărtare, se întindeau platformele Black Tom, un vast

depozit de muniţii, care a fost distrus înainte de sfârşitul războiului, în timpul unui aparent act de sabotaj. Mereu atent la trafic, Turner a menţinut o viteză mică, mai ales prin strâmtoarea The Narrows („Îngustimile”), care era mereu supraîncărcată cu vase oceanice de linie şi cargouri şi era periculoasă pe timp de ceaţă. Sunetele clopotelor se pierdeau în ceaţă, în timp ce siajele cu traiectorii aleatorii loveau uşor geamandurile, amintind de clopotele bisericilor, duminica dimineaţa.

Între timp, comisarul de bord şi însoţitorii de bord ai Lusitaniei îşi efectuau inspecţia obişnuită, pentru a detecta pasagerii clandestini. Fiind o perioadă de război, făceau acest lucru cu şi mai multă grijă şi, în scurt timp, aveau deja trei bărbaţi reţinuţi. Cei trei păreau să vorbească numai germana; unul avea un aparat de fotografiat.[318]

Descoperirea i-a fost comunicată secundului Anderson. Acesta, la rândul său, i-a cerut ajutorul lui Pierpoint, detectivul din Liverpool, şi l-a chemat şi pe translatorul navei. N-au aflat mai nimic, în afară de faptul că cei trei bărbaţi erau, într-adevăr, germani. Ce intenţionau să facă pasagerii clandestini era neclar, însă speculaţii ulterioare au susţinut că sperau să găsească şi să fotografieze dovezi ale faptului că nava era înarmată sau transporta muniţie de contrabandă.

Au fost închişi sub punţi, într-o celulă provizorie, până la sosirea la Liverpool, când urmau să fie predaţi autorităţilor britanice. Vestea despre arestări le-a fost ascunsă pasagerilor.

Alta Piper, fiica faimoasei spiritiste, n-a mai ajuns la bord; nici nu şi-a luat banii înapoi pe bilet.[319] Neputând să ignore

vocile din timpul nopţii, dar, după toate aparenţele, neputând nici să meargă înainte şi, pur şi simplu, să-şi anuleze călătoria, alesese calea urmată de oamenii indecişi, de-a lungul istoriei, şi-şi petrecuse dimineaţa din ziua plecării împachetându-şi, apoi reîmpachetându-şi bagajele, iar şi iar, lăsând timpul să treacă, până când, în cele din urmă, auzise în depărtare semnalul care indica plecarea vasului.

---

[308] Anunţ: „Lusitania Disaster. Information Wanted” („Dezastrul Lusitaniei. Se caută informaţii” – arhiva personală Prichard).

[309] Scrisoare a Theodatei Pope către doamna Prichard, 4 februarie 1916 (arhiva personală Prichard).

[310] Scrisoare a lui Thomas Sumner către doamna Prichard, 28 octombrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[311] Scrisoare a lui Henry Needham către doamna Prichard, 20 mai 1915 (arhiva personală Prichard).

[312] Scrisoare a lui Arthur Gaddsen către doamna Prichard, 4 iulie 1915 (arhiva personală Prichard).

[313] Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, p. 21; vezi şi The New York Times, 6 mai 1915.

[314] Scrisoare a lui Oliver Bernard către doamna Prichard, 15 august 1915 (arhiva personală Prichard).

[315] Am cules aceste detalii despre portul New York dintr-o varietate de surse, care se află la principala filială a

Bibliotecii Publice din New York. Acestea includ Harta New Yorkului şi Portul, A.R. Ohman Map Co., 1910; Harta Marină de Navigaţie, Golful New York şi Portul, 1910; Harta Adâncurilor, Golful New York şi Portul, Coasta Statelor Unite şi Expertiza Geodezică, mai 1914; Harta Manhattan, G.W. Bromley & Co., 1916, Planşa 38; Harta, New York City, 1910, Secţiunea 2, Planşa 10, 1911. Interesant este că ultima hartă menţionează într-un loc: „Ferma sir Peter Warren", puţin mai sus de Strada 14 din Manhattan, cândva o suprafaţă vastă de teren gol dobândită în secolul al XVIII-lea de către Warren, un căpitan de navă maritimă britanic. Să-mi fie îngăduit să fac o observaţie fără legătură cu subiectul: astăzi nu se află nici o fermă în adresa respectivă.

[316] Insulă situată în golful New York, locul de primă debarcare pentru milioane de imigranţi care erau luaţi în evidenţă aici, din 1892 până în 1954. (n. trad.)

[317] Cu scopul de a-i umple mintea cititorului cu şi mai multe cunoştinţe inutile, aş vrea să menţionez aici că Fraţii Smothers – duetul comic din anii 1960, format din cei doi fraţi, Tom şi Dick – s-au născut pe Insula Guvernatorilor [numită astfel din 1784, insula constituind reşedinţa exclusivă a guvernatorilor regali ai New Yorkului, în perioada colonială britanică (n. trad.)].

[318] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 136. Există puţine informaţii despre aceşti domni misterioşi. Nu am reuşit să găsesc nici o sursă care să-i identifice după nume. De asemenea, e neclar unde anume, la bordul navei, au fost ţinuţi, în condiţiile în care Lusitania nu avea în mod oficial o închisoare la bord, însă toate relatările concordă asupra faptului că au fost ţinuţi în spatele unor uşi încuiate.

[319] Vezi „Not on Board” („Neaflaţi la bord”), în secţiunea „People” („Persoane”), de pe site-ul Lusitania Resource (la adresa: http://www.rmslusitania.info/people/not-on-board/).

U-20: CĂTRE INSULA FAIR

Sâmbătă, în zori, cei de la bordul submarinului U-20 aveau la masă cafea, pâine, marmeladă, cacao. Ventilatoarele submarinului scoteau un huruit monoton.[320] Schwieger, din vârful castelului, observa că marea era calmă: „Pe alocuri, ploaie şi ceaţă”[321]. Un vas cu aburi a apărut drept în faţă, dar într-atât era de estompat în pâclă şi semiîntuneric, încât a preferat să nu-l atace. Membrii echipajului fumau cu rândul pe punte, o distracţie interzisă în interiorul submarinului.

Ceaţa s-a îndesit – în asemenea măsură, încât, la ora 7:15, Schwieger a ordonat o imersiune la adâncimea obişnuită de croazieră a submarinului U-20, adică 22 de metri. Adâncimea era îndeajuns de mare pentru a asigura trecerea submarinului U-20 pe sub vase chiar cu cel mai adânc pescaj. Aceasta era o practică prudentă, căci submarinele, în ciuda reputaţiei lor teribile, erau vase fragile, complexe şi primitive în acelaşi timp.

Oamenii serveau drept balast.[322] Pentru a-şi echilibra sau „ajusta” rapid submarinul, sau pentru a accelera o imersiune, Schwieger le ordona membrilor echipajului să alerge la prora sau la pupa. Haosul putea părea caraghios la început, ca o scenă dintr-unul dintre noile filme cu poliţiştii de la Keystone[323], cu excepţia faptului că aceste manevre erau executate, în mod obişnuit, în momentele

de pericol grav. Submarinele erau atât de sensibile la modificări de greutate, încât simpla lansare a unei torpile necesita ca marinarii să-şi schimbe poziţiile, pentru a compensa pierderea bruscă de greutate.

Submarinele erau predispuse la accidente. Erau ticsite cu sisteme mecanice complicate pentru cârmire, imersiune, ascensiune şi reglare de presiune. Printre toate acestea, erau înghesuite grenade, obuze de artilerie şi torpile. De-a lungul fundului cocii, se afla reţeaua de acumulatori a submarinului, plini cu acid sulfuric, care, la contactul cu apa de mare, producea un gaz de clor letal. În acest mediu, erori, chiar şi cele simple, puteau duce – şi chiar duceau – la o catastrofă.

Un submarin, U-3, se scufundase chiar în timpul voiajului său de debut.[324] Aflat la numai vreo două mile marine de doc, căpitanul ordonase o imersiune de probă. Totul păruse în regulă, până când puntea submarinului ajunsese sub nivelul mării şi apa începuse să se reverse înăuntrul submarinului, printr-o conductă utilizată pentru ventilaţie.

Vasul se scufunda cu pupa înainte. Căpitanul le ordonase tuturor membrilor echipajului, 29 de marinari, să se ducă la prora; el şi alţi doi rămăseseră în castel. În timp ce membrii echipajului se înghesuiau în faţă, apa umplea submarinul în spatele lor, făcând ca presiunea aerului să crească până la niveluri dureroase. Toate acestea se petreceau în beznă.

Acumulatorii începuseră să degaje gaz de clor, care se ridica într-o pâclă verzuie. O parte din gaz intrase în compartimentul de la prora, dar sistemul de purificare a aerului de pe submarin îl împiedica să ajungă la concentraţii mortale. Rezerva de aer scădea.

La mal, oficialităţile navale nu aflaseră de situaţia de criză timp de două ore şi apoi trimiseseră două macarale plutitoare şi o navă de salvare, Vulcan. Salvatorii concepuseră planul de a ridica prora la suprafaţă, pentru ca oamenii dinăuntru să poată ieşi prin cele două ţevi de torpile din faţă.

Unsprezece ore le luaseră scafandrilor să prindă cablurile necesare în jurul prorei. Macaralele începuseră să ridice submarinul. Prora deja se vedea.

Apoi, cablurile se rupseseră.

Submarinul căzuse înapoi în mare. Scafandrii încercaseră din nou. A doua încercare durase încă paisprezece ore. În total, cei 29 de membri ai echipajului stătuseră înghesuiţi la prora în beznă, aproape fără aer, mai bine de 27 de ore. Dar această încercare reuşise. Marinarii ieşiseră la lumină prin tuburile torpilelor, obosiţi şi disperaţi după o gură de aer, dar vii.

Castelul în care se aflau căpitanul şi ceilalţi doi bărbaţi rămăsese sub apă. Mai trecuseră cinci ore, până când nava Vulcan reuşise, în cele din urmă, să aducă întregul submarin la suprafaţă. Deschizând chepengul castelului, salvatorii găsiseră interiorul acestuia aproape uscat, dar cei trei bărbaţi dinăuntru erau morţi. Gazul de clor se strecurase în sus prin tuburile acustice menite să le permită ofiţerilor să comunice cu cabina de comandă de dedesubt.

O investigaţie ulterioară scosese la iveală că indicatorul pentru supapa de aerisire prin care apa intrase în submarin fusese instalat greşit. Arăta că supapa era închisă, când ea era, de fapt, deschisă.

Acest rezultat, însă, tot fusese mai bun decât ce se întâmplase cu un submarin în pregătire, care se scufundase cu tot echipajul la bord şi nu putuse fi adus la suprafaţă timp de patru luni. Scafandrii care participaseră la o încercare iniţială, eşuată, de salvare auziseră ciocănituri dinăuntru. Când, în cele din urmă, submarinul fusese adus la suprafaţă, cauza dezastrului fusese una evidentă. Lovise o mină. Cât despre ce se petrecuse înăuntru, un marinar prezent când chepengul fusese deschis cu forţa descoperise probe frapante ale tipului de moarte de care marinarii de submarin se temeau cel mai tare. El scria: „Zgârieturile de pe pereţii din oţel, unghiile rupte ale cadavrelor, petele de sânge de pe hainele lor şi de pe pereţi erau o mărturie mai mult decât înfricoşătoare”[325].

Ceaţa a rămas densă până pe la ora 11, în dimineaţa de sâmbătă, când Schwieger a apreciat că vizibilitatea era îndeajuns de bună, cât să-i permită să iasă la suprafaţă şi să navigheze mai departe cu motoarele diesel. Era mereu importantă reîncărcarea acumulatorilor, pentru eventualitatea unei întâlniri întâmplătoare cu un distrugător sau a apariţiei bruşte a vreunei ţinte foarte valoroase.

La scurt timp după ce submarinul a ieşit la suprafaţă, operatorul radio al lui Schwieger a încercat să comunice cu vasul Ancona, aflat la baza din Germania a submarinului U-20. Nu a primit nici un răspuns. Operatorul radio a raportat, însă, că detectase „o puternică activitate radio inamică” în apropiere, la 500 de metri. Schwieger i-a spus să nu mai transmită, pentru a evita să dezvăluie prezenţa submarinului.

U-20 a continuat să se îndrepte către nord, la mare distanţă în largul coastelor estice ale Angliei, urmând o direcţie de deplasare care-l ducea pe după extremitatea nordică a Scoţiei, apoi către sud, de-a lungul coastelor vestice ale Scoţiei. De acolo, Schwieger avea să coboare mai departe spre sud, către Irlanda, să urmeze coastele de vest ale Irlandei, apoi să vireze spre stânga, să intre în Marea Celtică şi în Marea Irlandei, între Irlanda şi Anglia, şi să înainteze către destinaţia finală, golful Liverpool. Această rută era mult mai lungă, desigur, decât dacă ar fi luat-o prin Canalul Mânecii, dar şi mult mai sigură.

Submarinul înainta prin valuri de un metru şi ceva, împotriva vântului care bătea dinspre nord-est acum. Marinarii de cart ai lui Schwieger se uitau după alte nave, dar, în asemenea condiţii întunecoase şi mohorâte, le era greu să depisteze dârele de fum emanate de vasele cu aburi.

Vizibilitatea a rămas scăzută de-a lungul zilei, iar, după-amiază târziu, s-a înrăutăţit din nou, până când Schwieger s-a văzut încă o dată înconjurat de ceaţă. U-20 tocmai traversa rutele navale din largul portului Edinburgh, din Scoţia, care treceau prin Firth of Forth, estuarul râului Forth. Pe o zi senină, cu atât de multe nave care veneau şi se duceau, posibilitatea de a găsi o ţintă în aceste ape ar fi fost mare; dar acum, pe ceaţă, atacul era imposibil, iar riscul de coliziune, mare. La ora patru, Schwieger a ordonat imersiunea submarinului şi coborârea, din nou, la adâncime de croazieră.

În acea noapte, cerul s-a înseninat şi stelele au format un arc de la un capăt la celălalt al orizontului. U-20 a ieşit la suprafaţă şi căpitanul Schwieger a stabilit direcţia de deplasare către insula Fair, din arhipelagul Shetland, peste

linia imaginară care despărţea Marea Nordului de Atlanticul de Nord.

Aflat de două zile în larg şi nemaiputând să comunice cu superiorii lui, Schwieger era de-acum complet pe cont propriu.

---

[320] Spiegel, The Adventures of the U-202, p. 3.

[321] Schwieger, Jurnal de război. Toate informaţiile din acest capitol, referitoare la direcţia de deplasare, vreme, înălţimea valurilor etc., sunt luate din acest jurnal.

[322] Neureuther & Bergen, UBoat Stories, pp. 126, 186, 195.

[323] The Keystone Cops (sau Kops) erau nişte poliţişti nătărăi, dintr-o serie de filme mute produse între anii 1912 şi 1917 de actorul şi regizorul Mack Sennett, pentru Compania de Film Keystone. (n. trad.)

[324] Rössler, The UBoat, p. 25.

[325] Neureuther & Bergen, UBoat Stories, p. 145.

LUSITANIA: RENDEZ-VOUS

Odată ieşită din portul New York, Lusitania a accelerat, dar căpitanul Turner nu a ordonat încă să se treacă la viteza ei de croazieră. Trebuia să ajungă întâi la un rendez-vous, după ce nava ieşea din apele teritoriale americane, şi era

inutil să irosească huila necesară pentru a atinge viteza maximă, când trebuia, în curând, să efectueze o oprire completă.

Pe punţile vaporului, se făcuse considerabil mai rece, ele fiind acum bătute de vânturile vastului ocean Atlantic şi de briza produsă de înaintarea navei însăşi. Câţiva pasageri încă zăboveau la balustrade, ca să vadă cum se îndepărta linia de coastă, dar majoritatea se duseseră înăuntru, ca să se instaleze în cabinele lor şi să-şi despacheteze lucrurile. Copiii mai mari cutreierau punţile, făcându-şi prieteni şi încercând diverse mijloace de amuzament, inclusiv, da, jucându-se cu crosele şi pucul pe puntea superioară. Copiii mai mici – cei de la clasele întâi şi a doua, cel puţin – se întâlneau cu însoţitoarele de bord care urmau să aibă grijă de ei pe parcursul călătoriei şi să le ocupe timpul când părinţii lor luau masa în saloanele de la clasele corespunzătoare.

Theodate Pope, arhitecta-spiritistă, şi însoţitorul ei, Edwin Friend, s-au dus în salonul de citit şi de scris al navei, de la clasa întâi, din care o parte era rezervată femeilor, dar care era folosit şi ca bibliotecă a navei, la care aveau acces şi bărbaţii. Era un spaţiu mare, dar confortabil, care se întindea pe toată lăţimea Punţii A, nivelul cel mai de sus al navei, şi era echipat cu birouri de scris şi scaune. Pereţii salonului erau acoperiţi cu mătase pală, colorată în gri-deschis şi crem.[326] Perdele din mătase de o nuanţă rozalie, aşa-numita Rose du Barry, atârnau la ferestre. Covorul era de un roz pal. Bărbaţii aveau dreptul exclusiv de a folosi o cameră separată, de dimensiuni asemănătoare, situată ceva mai departe, în partea din spate a Punţii A, denumită Fumoar, căptuşită cu lambriuri din lemn de nuc.

Theodate a găsit un exemplar al cotidianului The Sun[327] din acea dimineaţă – un ziar newyorkez – şi a început să citească.[328]

Ziarul acorda multă atenţie unei vizite pe care Secretarul de Stat William Jennings Bryan o efectuase la New York, în ziua precedentă. Lăsase deoparte problemele externe, ca să vorbească la o întrunire ţinută la Carnegie Hall, în sprijinul unei campanii a evanghelistului Billy Sunday, care avea scopul de a-i convinge pe oameni să renunţe la alcool şi să-şi ia oficial angajamentul „abstinenţei totale”. La o prelegere anterioară pe acest subiect, la Philadelphia, secretarul Bryan adunase o mulţime imensă, de 16 000 de oameni. Organizatorii de la New York se aşteptaseră la o îmbulzeală asemănătoare la Carnegie Hall. Nu se întâmplase aşa. Numai vreo 2 500 de oameni îşi făcuseră apariţia, lăsând aproximativ o treime din locuri neocupate. Bryan purtase un costum negru, o haină neagră din lână de alpaca şi cravata lui îngustă, neagră. La sfârşitul prelegerii, toastând pentru public, el ridicase un pahar – cu apă cu gheaţă. Booker T. Washington[329], care împlinise recent 59 de ani, se ridicase şi el să vorbească şi semnase unul dintre formularele de angajament ale lui Billy Sunday.

O altă informaţie, de data aceasta de la Washington, făcea cunoscută supărarea preşedintelui Wilson legată de faptul că, în continuare, i se aduceau critici pentru că permisese ca filmul Membrul clanului, de D.W. Griffith, să fie proiectat la Casa Albă. Era luna mai acum; proiecţia avusese loc pe 18 februarie, în prezenţa lui Wilson, a fiicelor lui şi a unor membri ai Cabinetului său. Ecranizare a romanului cu acelaşi titlu de Thomas Dixon – şi cu subtitlul O istorie romanţată a Ku-Klux-Klanului –, filmul descria presupusele rele ale perioadei Reconstrucţiei şi înfăţişa Klanul ca pe salvatorul eroic al sudiştilor albi, care începuseră să fie

oprimaţi. Filmul, sau „proiecţia”, cum era numit, devenise un succes uriaş la nivel naţional, deşi criticii săi, în special Asociaţia Naţională pentru Promovarea Persoanelor de Culoare, cu o vechime de şase ani, îi criticau făţiş conţinutul şi organizau proteste în faţa cinematografelor, îndemnându-l pe Griffith să-i dea filmului un titlu mai potrivit, Naşterea unei naţiuni. Vineri, 30 aprilie, secretarul personal al preşedintelui, Joseph Tumulty, dăduse o declaraţie, spunând: „Preşedintele nu a ştiut nimic despre caracterul proiecţiei, înainte să fie prezentată, şi nu şi-a exprimat niciodată aprobarea faţă de ea”[330]. Wilson fusese de acord ca filmul să fie proiectat, spunea Tumulty, în semn de „curtoazie faţă de o veche cunoştinţă”.

Şi, desigur, apăreau ultimele ştiri despre război. Un atac german împotriva ruşilor pe ţărmul Mării Baltice făcuse ca germanii să câştige teren; lupta care înainta şi regresa din Champagne şi de-a lungul râului Meuse nu se soldase cu nici un câştig. Trupele germane îşi întăriseră poziţiile în secţiunea avansată a frontului de la Ypres. În provincia Van, turcii îşi reluaseră atacurile împotriva civililor armeni; se spunea că, departe, către vest, forţele aliate din peninsula Gallipoli îi respinseseră pe turci, deşi această relatare se dovedise în scurt timp incorectă. Apărea, de asemenea, o ştire scurtă despre bombardarea vasului american Cushing.[331]

Theodate detesta războiul. Considera că era în totalitate vina Germaniei şi respingea toate încercările germane de a arunca vina asupra Marii Britanii. „La ce altceva se puteau aştepta, când au insultat Anglia ani de zile, şi acum ea îşi respectă, firesc şi cinstit, înţelegerea cu Tripla Antantă?”[332], scria Theodate, referindu-se la intervenţia Angliei în apărarea neutralităţii belgiene. Ea îşi dorea o

victorie zdrobitoare a Aliaţilor, care să lase Germania distrusă, „de nerecunoscut”. Oricum, nu voia ca Statele Unite să se implice. Anul precedent, în octombrie, primise veşti de la o cunoştinţă spiritistă, care pretindea că primise un mesaj din lumea de dincolo: „În absolut nici un caz Statele Unite să nu participe în mod beligerant la conflictul european”[333]. Theodate îi adusese la cunoştinţă mesajul preşedintelui Wilson.

Ceea ce i-a captat cel mai mult atenţia lui Theodate în ziarul The Sun de sâmbătă a fost un articol din partea de sus a primei pagini, despre avertismentul ambasadei germane. Pentru prima dată auzea de el. Singurul avertisment de orice fel, pe care-l văzuse până atunci, se aflase în broşura „Informaţii pentru pasageri”, pe care o primise de la compania Cunard, după ce-şi cumpărase biletul. Broşura îi menţiona pe colegii ei de călătorie de la clasa întâi şi cuprindea următorul anunţ: „Pasagerilor li se aduce la cunoştinţă că există informaţii potrivit cărora jucători profesionişti de cărţi fac drumuri frecvente cu vasele cu aburi transatlantice, astfel încât sunt avertizaţi să ia măsurile de precauţie necesare”[334].

Ziarul The Sun prezenta în termeni benigni anunţul german, punând titlul: „Germania hotărăşte să blocheze călătoriile în străinătate”. Articolul includea textul avertismentului, numindu-l primul pas din campania Germaniei „de a bloca voiajurile americane către Europa în vara care se apropie”[335].

Theodate i-a povestit lui Friend despre avertisment, spunând: „Asta înseamnă, desigur, că intenţionează să ne atace”[336]. Era sigură, totuşi, că, atunci când ar fi ajuns în apele britanice, Lusitania urma să fie escortată. Această perspectivă o consola.

Nellie Huston, în vârstă de 31 de ani, care se întorcea în Anglia după aproape un an petrecut cu unchiul şi mătuşa ei la Chicago, începuse o lungă scrisoare către o femeie pe nume Ruth, căreia plănuia să-i scrie întruna, pe parcursul călătoriei. Era plină de bârfe şi detalii. Ea călătorea la clasa a doua şi menţiona cât de aglomerat era din cauza pasagerilor suplimentari de pe Cameronia – atât de aglomerat, încât servirea micului dejun fusese împărţită pe două serii. Nellie se plângea că fusese repartizată în prima serie, la ora 7:30, ceea ce însemna că trebuia să se scoale în fiecare dimineaţă la 7. Observa, de asemenea, că ziua era surprinzător de rece şi se bucura că-şi adusese paltonul cel gros.

O mulţime dintre prietenii şi rudele ei ştiau că ea pornea în ziua aceea în călătorie pe Lusitania. „Vai!”, a scris ea. „Câtă corespondenţă am primit astăzi. Însoţitorul de bord, care o împărţea, a fost amuzat. A crezut că poate era ziua mea.”[337] Prietenii şi rudele îi trimiseseră scrisori şi daruri. „Am primit o pereche de ciorapi din mătase de la Prue, şi o bucată de mătase de la mătuşa Ruth, şi un trandafir. Am primit felicitări de la Nellie Casson, Will Hobson, Tom, Edith Klaas şi o scrisoare drăguţă de la Lu, la care am să răspund.”

Unii erau îngrijoraţi în legătură cu voiajul ei: „Sunt foarte surprinsă că Will şi Bee au plâns, nu credeam să se îngrijoreze”. Ea însăşi detesta să plângă, dar a scris: „Am simţit că-mi vine destul de des să fac asta de când am plecat”.

Când a intrat în apele internaţionale, Turner a încetinit nava. În depărtare, trei vase mari prindeau formă în ceaţă. Erau nave militare britanice, staţionate acolo ca să ţină vasul Vaterland şi celelalte vase de linie germane prizoniere în portul New York. Turner a ordonat „cu toată viteza înapoi”, pentru ca Lusitania să poată opri complet.

Două dintre cele trei nave erau crucişătoare, HMS Bristol şi Essex; cea de-a treia era Caronia, un vas de linie al companiei Cunard, transformat în navă de uz militar şi puternic înarmată acum. Turner fusese cândva căpitanul ei. Cele două crucişătoare erau ancorate înspre tribordul Lusitaniei, Caronia înspre babord, fiecare la o distanţă de aproape o „lungime de cablu”, echivalentul unei zecimi de milă marină, sau circa 180 de metri. Toate cele trei nave militare au coborât câte o barcă mică şi marinarii din fiecare barcă au început să vâslească înspre Lusitania, prin „valuri de ceaţă ca nişte vârtejuri”[338], după cum îşi amintea căpitanul James Bisset, comandantul Caroniei. Bărcile transportau corespondenţă cu destinaţia Anglia. „Briza uşoară aproape că nu făcea valuri pe suprafaţa oceanului”, scria Bisset. „O ceaţă uşoară învăluia navele, ca un giulgiu.”

Bisset i-a recunoscut, pe puntea de comandă, pe căpitanul Turner şi secundul Anderson. Îi cunoştea bine pe cei doi bărbaţi. Cu câţiva ani mai înainte, Bisset lucrase sub comanda amândurora ca ofiţer de gradul trei pe Umbria, o navă de pasageri mai veche.

Turner şi Anderson au ieşit pe pasarela de la tribord şi le-au făcut semn cu mâna ofiţerilor de pe puntea Caroniei. Cu toţii păreau să se cunoască între ei, întrucât lucraseră unii sub comanda celorlalţi, fuseseră colegi sau fuseseră comandanţii celorlalţi de-a lungul anilor. După ce Turner şi

Anderson au intrat înapoi în cabinele de pe puntea de comandă, ofiţerul secund al Lusitaniei, Percy Hefford, a apărut la babord. „Era un prieten drag de-al meu”, îşi amintea Bisset. Înainte să se alăture companiei Cunard, cei doi lucraseră împreună pe o veche navă de curse. Lucrul pe care Hefford şi-l dorise cel mai mult fusese de a lucra la bordul Lusitaniei. „Şi-acum, iată-l acolo”, scria Bisset.

Cei doi bărbaţi şi-au folosit braţele ca să semnalizeze saluturile de întâlnire şi de despărţire.

„Salut!”

„Mult noroc!”

„Călătorie plăcută!”

După ce bărcile s-au retras, întorcându-se fiecare la nava ei, căpitanul Turner a ordonat viteză maximă înainte. Elicele uriaşe ale Lusitaniei au făcut să se înalţe o cascadă Niagara la pupa şi nava a început să se mişte. Turner a sunat din cornul lui de ceaţă de trei ori – „Salutul de rămas-bun al marinarului”.

În mod obişnuit, toate cuptoarele şi cazanele Lusitaniei erau folosite în totalitate în timpul unei călătorii transatlantice, toate cele patru coşuri azvârlind fum, însă războiul pricinuise o scădere atât de dramatică a numărului de călătorii, încât compania Cunard fusese obligată să caute să facă reduceri de costuri oriunde era posibil. Turner avea ordine emise în noiembrie, anul precedent, să conducă nava folosind numai trei dintre cele patru camere ale cazanelor de pe navă, pentru o economie de 1 600 de tone de cărbuni pe călătorie.[339] Dar

acest lucru avea şi darul de a reduce viteza maximă a navei cu 16%, de la 25 la 21 de noduri – ironic, având în vedere mandatul iniţial al navei. Deşi aparent o reducere modestă, ea diminua, totuşi, distanţa pe care o putea parcurge Lusitania în fiecare zi cu 100 de mile marine, adăugând o zi întreagă la traversarea Atlanticului.

Un bărbat de la bordul uneia dintre navele militare a făcut o fotografie, considerată a fi ultima fotografie a Lusitaniei, care înfăţişa nava scoţând aburi pe Atlanticul învăluit în ceaţă, cu fumul revărsându-se din numai trei coşuri. Compania Cunard nu a făcut publică modificarea şi puţini pasageri ştiau că fusese făcută – dacă ştia vreunul.

---

[326] Vezi detalii în „Saloon (First Class) Accommodations”, la rubrica „Lusitania Accommodations”, pe site-ul Lusitania Resource (la adresa: http://www.rmslusitania.info/lusitania/accommodations/saloon).

[327] The Sun, 1 mai 1915.

[328] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle). Scrisoarea oferă una dintre cele mai detaliate descrieri ale vieţii la bordul navei şi ale scufundării, din câte am putut să găsesc.

[329] Booker Taliaferro Washington (1856–1915), lider al comunităţii de culoare între 1890 şi 1915, orator, scriitor şi consilier al mai multor preşedinţi americani. (n. trad.)

[330] The Sun, 1 mai 1915; vezi şi Berg, Wilson, pp. 347–349.

[331] The Sun, 1 mai 1915.

[332] Katz, Dearest of Geniuses, p. 103.

[333] Katz, Dearest of Geniuses, p. 103.

[334] Katz, Dearest of Geniuses, p. 109.

[335] The Sun, 1 mai 1915.

[336] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[337] Scrisoare a lui Nellie Huston către „Ruth”, 1 mai 1915. Acest fragment captivant din misterele Lusitaniei mi-a fost făcut cunoscut de către Geoffrey Whitfield. Scrisoarea este publicată în Kalfaus, Poirier et al., Lest We Forget.

[338] Bisset, Commodore, p. 45.

[339] „Answers of the Petitioner to the Interrogatories Propounded by May Davies Hopkins” („Răspunsuri ale petiţionarului la chestionarele propuse de May Davies Hopkins”), Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York, pp. 3, 9); Memorandum, „Lusitania – American Proceedings”, în Arhivele Amiralităţii, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii); proces-verbal, 19 noiembrie 1914 (Arhivele companiei Cunard).

CAMERA 40: CADENŢĂ

INFORMĂRILE REFERITOARE LA POZIŢIA OBIECTIVULUI INTERCEPTAT[340]: U-20

SÂMBĂTĂ, 1 MAI, 1915

ORA 2:00: „ÎN 25D ZONA 7 (55°21’ [LATITUDINE] N – 3°15’ [LONGITUDINE] E)”

ORA 4:00: „ÎN 157A ZONA 5 (55°39’ N – 2°45’ E)”

ORA 6:00: „ÎN 124A ZONA 5 (55°51’ N – 2°15’ E)”

ORA 8:00: „ÎN 59A ZONA 5 (56°15’ N – 1°18’ E)”

INFORMĂRILE SE OPRESC.

---

[340] Proces-verbal U-20, în Arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

II

Coardă de sărit şi caviar

U-20: „PUNCTUL ORB”

La ora 8:25, duminică dimineaţa[341], insula Fair se vedea la trei mile marine în faţă, la tribord, însă Schwieger tot nu reuşea să identifice „Insula Mare” din arhipelagul Orkney, din largul extremităţii nordice a Scoţiei, pe care se aştepta s-o vadă în depărtare de acum, spre babordul lui. Insula, denumită Mainland[342], era cea mai mare din arhipelagul Orkney şi se înălţa cel mai mult deasupra nivelului mării.

În această a treia zi de patrulare, se simţea o nouă tensiune în interiorul submarinului. U-20 era pe punctul de a ieşi din apele lui „Hans cel Străveziu” şi de a intra în cele atent supravegheate din Atlanticul de Nord, la nord de Scoţia, în vecinătatea marii baze britanice de la Scapa Flow. Era imposibil, deci, ca Schwieger să fi fost surprins atunci când, imediat după ce-şi înscrisese în jurnalul de bord amplasamentul, a depistat în depărtare două distrugătoare, care înaintau cu o prudenţă ce sugera că erau şi ele în patrulare.

El a ordonat imersiunea rapidă, a coborât în castel şi a închis chepengul în urma lui.

Destul de simplă în teorie, imersiunea era, de fapt, un proces complex şi periculos, care lua timp şi lăsa submarinul expus atacului.[343] Cu un echipaj bine instruit, un submarin din categoria lui U-20 putea coborî dintr-o poziţie în care se afla total la suprafaţă până la o adâncime suficient de mare, încât să evite cocile celor mai mari nave, în nu mai mult de 75 de secunde.[344] Într-o situaţie de criză, însă, fiecare dintre acele secunde putea părea foarte lungă. Unele submarine mai vechi aveau nevoie de un timp, de la două minute şi jumătate până la nu mai puţin de cinci.[345] Echipajele lor le porecliseră „colaci de sinucidere”[346]. Momentul intrării în imersiune

era cel mai vulnerabil al unui submarin, acesta fiind expus distrugerii de către navele militare şi tirului de artilerie de la distanţe mari. Străpungerea peretelui de către un singur obuz împiedica submarinul să intre în imersiune, eliminându-i astfel avantajul principal şi singurul mijloc de fugă.

Marinarii care manevrau hidroplanele – cârmele orizontale – de la prora şi de la pupa submarinului U-20 le-au reglat acum pentru imersiune maximă, cârmele de la prora în jos, cele de la pupa în sus. Pentru a imersa, un submarin nu putea doar să-şi umple tancurile de balast cu apă şi să se scufunde. În timp ce submarinul înainta, cu motoarele în funcţiune, apa se revărsa peste hidroplane, la fel cum aerul trece peste aripile şi flapsurile unui avion, împingând submarinul sub suprafaţa apei. Apa de mare era pompată în tancuri doar până la nivelul necesar pentru a obţine o anumită adâncime. Găsirea acestui punct necesita pricepere, căci varia de la zi la zi, chiar de la un moment la altul, întrucât condiţiile maritime se modificau şi greutatea submarinului scădea constant. Lansarea unei torpile lăsa submarinul brusc cu 1 360 de kilograme mai uşor. Chiar şi consumul de alimente reducea greutatea submarinului cu o cantitate perceptibilă. Cutiile şi containerele în care era depozitată mâncarea erau aruncate peste bord; provizia de apă proaspătă, o sursă semnificativă de greutate, scădea zilnic.

Flotabilitatea oferită de apa de mare se modifica în concordanţă cu schimbările de temperatură şi de salinitate. În Marea Baltică, submarinele coborau mult mai rapid decât în apele cu o concentraţie mai mare de sare din Marea Nordului. Un submarin care trecea pe la gura de vărsare a unui fluviu putea să se trezească deodată în coborâre din cauza volumului mare de apă dulce,

asemenea unui avion care trece printr-un gol de aer. Modificările temperaturii apei, din cauza curentului şi a adâncimii, afectau, de asemenea, flotabilitatea. O eroare de calcul putea produce o catastrofă. Un submarin putea ieşi în mod neaşteptat la suprafaţă, în raza vizuală a unui distrugător.

Vremea proastă complica şi mai mult lucrurile. Valurile mari puteau împiedica hidroplanele să intre cu totul în apă şi s-o împingă. Comandantul Paul Koenig îşi amintea de o dimineaţă terifiantă, în care, după ce ieşise la suprafaţă într-o furtună, distinsese dâra de fum a unui distrugător din apropiere şi ordonase o imersiune de urgenţă.[347] Oamenii din cabina de comandă de dedesubt deschiseseră tuburile de ventilaţie, pentru a permite apei să intre în tancurile de pe ambele laturi ale prorei, pentru a reduce flotabilitatea. Submarinul rămăsese la suprafaţă. Koenig privea printr-una dintre ferestrele mici din castel, cu tot mai multă anxietate, cum fiecare nou val îi ridica prora în aer.

Koenig ordonase ca hidroplanele să fie înclinate la unghiurile lor maxime şi ceruse înaintare cu viteza cea mai mare suportabilă, sperând că accelerarea avea să intensifice mişcarea descendentă a cârmelor. Submarinul stătea tot la suprafaţă, ridicându-se şi coborând pe valuri.

În sfârşit, hidroplanele începuseră să împingă apa şi submarinul să coboare. Dar acum apăruse o nouă problemă. Submarinul plonja la un unghi atât de abrupt, încât Koenig trebuia să se ţină de periscop, ca să nu cadă. Manometrul, sau înregistratorul de adâncime, arăta un grad de coborâre înspăimântător. Apoi se produsese impactul. Oamenii fuseseră azvârliţi înainte, împreună cu toate obiectele din submarin, care nu erau fixate de ceva.

Se făcuse liniște. Cadranul manometrului arunca o lumină roşiatică în cabina de comandă.[348] Un ofiţer întrerupsese starea de încordare. „Ei bine, se pare că am ajuns”[349], zisese el.

Submarinul se aşezase la un unghi abrupt, de aproximativ 36 de grade. Pupa se legăna în sus şi în jos. Motoarele continuau să meargă, „urlând din timp în timp, astfel încât făceau întregul submarin să vuiască de la prora până la pupa”, scria Koenig. Mecanicul-şef înţelesese primul ce se întâmpla. Ordonase oprirea completă.

Koenig înţelesese şi el. Prora submarinului era înfiptă în fundul mării, care acolo, potrivit hărţilor lui, era la 31 de metri sub suprafaţa apei – aproximativ 100 de picioare. Submarinul lui avea o lungime dublă. Sub acţiunea valurilor, pupa ieşea din când în când de sub apă, iar elicele se învârteau în gol, creând un gheizer de spumă, vizibil de la mare distanţă. Koenig se temea – şi se aştepta – ca, în orice moment, distrugătorul să nu lanseze un obuz care să le facă praf coca.

Acum, cu problema lămurită, Koenig ordonase ca echipajul să umple tancurile de balast de la pupa şi să evacueze apa de la prora. Treptat, submarinul se ridicase şi se îndreptase, dar rămăsese imersat, în siguranţă. Koenig ordonase viteză maximă şi plecarea.

La imersiune, sincronizarea manevrelor era decisivă. Când U-20 şi-a început coborârea, mecanicii au oprit motoarele diesel şi le-au pornit pe cele electrice. Toate supapele şi pompele de evacuare care ajungeau în exteriorul cocii trebuia să fie închise şi trapele, etanşate. Odată ce s-a făcut acest lucru, Schwieger a dat ordin să se înceapă

admisia apei în tancurile de balast. Aerul a fost scos afară prin supapele de deasupra şi apa de mare a intrat prin supapele de dedesubt. Motoarele de aspiraţie au ajutat la absorbirea apei. Pentru a accelera procesul, Schwieger a trimis un contingent de oameni la prora.[350]

Chiar când U-20 s-a apropiat de adâncimea sa de croazieră, Schwieger a ordonat să se pompeze aer înapoi în tancuri, pentru a opri coborârea submarinului. Echipajul ştia întotdeauna când se atingea punctul acesta, deoarece pompele începeau să funcţioneze cu un bubuit supărat[351].

În cabina de comandă, cârmacii au menţinut adâncimea, reglând cârmele. Pentru a se ridica la nivel periscopic, ei manevrau numai hidroplanele, nu umpleau tancurile de balast cu aer. Acest lucru permitea mai multă precizie şi reducea posibilitatea ca submarinul să iasă pe neaşteptate la suprafaţă. Când era imersat, un submarin trebuia să se mişte tot timpul, fiind ţinut în echilibru şi într-o poziţie constantă prin hidroplane. Singura excepţie era când un submarin se afla în ape mici, unde putea sta pe fundul apei. În ape adânci, cum erau cele din nordul Atlanticului, acest lucru era imposibil, deoarece presiunea de pe fundul oceanului ar fi strivit coca submarinului. Mişcarea continuă înainte venea împreună cu o problemă. Când periscopul era scos afară din apă, el producea un siaj la suprafaţă, o dâră albă de apă vizibilă de la mile întregi depărtare.

În timp ce U-20 cobora, toată activitatea înceta pentru câteva momente, în afara operaţiunilor care nu produceau nici un zgomot. Ca întotdeauna, membrii echipajului erau atenţi, ca să audă eventualele scurgeri, şi monitorizau presiunea aerului în interior.

Apoi a venit momentul pe care echipajele îl considerau foarte palpitant, când submarinul era complet imersat şi înainta prin apă cu totul altfel decât oricare alt vas, fără să se legene prin valuri, asemenea navelor de suprafaţă, ci plutind, ca o pasăre în aer.

O pasăre oarbă, însă. Ferestrele castelului ofereau numai vedere asupra lucrurilor aflate foarte aproape şi, oricum, erau, de obicei, acoperite de obloane din oţel. Deplasarea în acest mod necesita foarte multă încredere, căci acum Schwieger nu avea cum să ştie ce se afla în faţă. În această epocă, înainte de ecolocaţie, un submarin se deplasa cu totul orbeşte, bizuindu-se cu desăvârşire pe precizia hărţilor marine. O mare teamă a tuturor oamenilor de pe submarine era că o epavă pe jumătate scufundată sau o stâncă netrecută pe hartă se putea afla în calea lor.

Duminică, puţin după prânz, Schwieger a ordonat ca submarinul să urce la suprafaţă. Acum sosise „punctul orb”, aşa cum îl numeau comandanţii, acel interval exasperant de lung, chiar înainte de ieşirea la suprafaţă a periscopului.[352] Toată lumea asculta cu atenţie posibilele zgomote scoase de navele transmise prin cocă – năvala apei pe lângă prora, huruitul elicelor. Nu exista o altă modalitate de a şti ce se afla deasupra. În timp ce Schwieger se uita prin periscop, apa a devenit mai limpede şi mai luminoasă. Aceste clipe erau, potrivit unui comandant, „unele dintre cele mai exasperante pe care le poate îndura un om”[353].

Cea mai mare teamă a lui Schwieger şi a colegilor lui comandanţi era ca periscopul să nu iasă la suprafaţă în raza de observaţie a unui distrugător sau, mai rău, în calea distrugătorului. Un submarin ieşise la suprafaţă atât de

aproape de o navă, încât coca neagră a vasului astupase obiectivul. Comandantul crezuse la început că se uita la un nor de furtună deosebit de negru.

În momentul în care periscopul lui a trecut de suprafaţa apei, Schwieger a efectuat o rotire rapidă de 360 de grade, ca să vadă priveliştea marină înconjurătoare. Nu a observat nimic important. În acest punct, un submarin avea un avantaj semnificativ în raport cu navele de suprafaţă. Schwieger putea vedea fumul ieşind pe coşurile navelor cu aburi de la o distanţă mare, dar marinarii de cart de la bordul acelor nave aveau nevoie să se afle mult mai aproape, ca să-i repereze lui periscopul.

Schwieger a ordonat ca submarinul să fie adus complet la suprafaţă. Acum, pe lângă utilizarea hidroplanelor, echipajul a reglat dozajul aer–apă din tancurile de balast, pentru a spori flotabilitatea. Înăuntrul submarinului U-20, echipajul a auzit un vuiet, în timp ce aerul comprimat era împins în tancuri, pentru a evacua apa. Uneori, comandanţii alegeau să iasă complet, aducând la suprafaţă puntea submarinului; alteori, se deplasau la nivelul mării, doar cu castelul deasupra apei, oferind o senzaţie asemănătoare cu mersul pe apă.

U-20 a ieşit la suprafaţă, dar Schwieger a găsit o situaţie foarte diferită de cea la care imaginea iniţială prin periscop îl determinase să se aştepte.[354] În faţă, marea era ticsită de vase britanice de patrulare – şase, nici mai mult, nici mai puţin – înşirate între insula Fair şi insula din extremitatea nordică a arhipelagului Orkney, North Ronaldsay, cu farul ei familiar oricărui marinar care străbătea respectivele ape.

Iar, în spatele lui, Schwieger a depistat încă două distrugătoare. Le văzuse pe acestea mai devreme în aceeaşi zi, dar crezuse că le lăsase în urmă. A scris în jurnalul lui de bord, „apar din nou la orizont, cu direcţia către U20; una dintre navele de patrulare se întoarce spre noi”.

---

[341] Schwieger, Jurnal de război.

[342] Mainland înseamnă „teritoriul principal” şi se referă, de obicei, la partea continentală sau terestră cea mai mare a unei ţări formate din mai multe zone. (n. trad.)

[343] Pentru detalii suplimentare referitoare la imersiune, vezi Forstner, The Journal of Submarine Commander Von Forstner, pp. 20–27; Koenig, Voyage of the Deutschland, pp. 51–58; Neureuther & Bergen, U-Boat Stories, p. 174.

[344] Bailey & Ryan, The Lusitania Disaster, p. 120.

[345] Koerver spune că submarinele construite înainte de U-20, numite de la U-5 la U-18, toate pe benzină, aveau nevoie de „câteva minute” pentru imersiune (German Submarine Warfare, xxxvii). Breemer spune: „Până în 1914, un timp de imersiune de cinci minute sau mai puţin devenise standardul pentru un submarin ieşit la suprafaţă, cam la un minut de expunerea completă” (Defeating the U-Boat, 14).

[346] Koerver, German Submarine Warfare, xxxvii.

[347] Koenig, Voyage of the Deutschland, pp. 51–58.

[348] Spiegel, The Adventures of the U-202, p. 15.

[349] Koenig, Voyage of the Deutschland, p. 54.

[350] Thomas, Raiders of the Deep, p. 33.

[351] Koenig, Voyage of the Deutschland, p. 27 (îl numeşte un bubuit „furios”).

[352] Koenig, Voyage of the „Deutschland”, p. 31; Forstner, The Journal of Submarine Commander Von Forstner, p. 75.

[353] Neureuther & Bergen, U-Boat Stories, p. 118.

[354] Schwieger, Jurnal de război.

LUSITANIA: O DUMINICĂ PE OCEAN

După rendez-vous-ul cu cele trei nave militare britanice, căpitanul Turner a adus Lusitania la viteza pe care spera s-o menţină pe parcursul călătoriei, 21 de noduri. A stabilit direcţia de deplasare către nord-est, pentru a începe „navigaţia pe ortodromă”, adică drumul pe care avea să traverseze Atlanticul. Fiind luna mai, când aisbergurile se spărgeau în bucăţi în apele nordice, Turner a ales „drumul lung”[355], acela care vira mai departe spre sud, faţă de ruta urmată la sfârşitul verii şi toamna. Presupunând că totul mergea bine, Turner urma să ajungă la bancul de nisip din râul Mersey, din apropierea portului Liverpool, cu puţin timp înainte de zorii zilei de sâmbătă, 8 mai. Coordonarea acţiunilor în timp era decisivă.[356] Navele mari puteau trece bancul numai în timpul fluxului. Înainte de război, acest fapt nu ridica vreo problemă deosebită. Dacă un căpitan

ajungea prea devreme sau prea târziu, putea să oprească, pur şi simplu, şi să zăbovească puţin în Marea Irlandei. Dar acum, când orice astfel de oprire se putea dovedi fatală, căpitanii îşi potriveau dinainte momentul sosirii, pentru a trece bancul fără să oprească.

Toată ziua de duminică, 2 mai, nava a întâmpinat ploaie şi ceaţă, iar apa a fost exact atât de învolburată, cât să provoace rău de mare. Mulţi pasageri s-au retras în camerele lor, dar spiritele mai curajoase cutreierau punţile, jucau cărţi, foloseau serviciile dactilografilor navei pentru corespondenţa lor şi savurau ceaiul în Cafeneaua de pe Verandă, un spaţiu liniştitor, ca o grădină, cu cinci coşuri din nuiele atârnate, şase arbuşti în ghivece şi alte 40 de plante în jardiniere, peste tot prin cameră. Unii pasageri citeau cărţi pe Puntea C – numită şi Puntea de Adăpostire – protejată de ploaie de partea inferioară a punţii de deasupra. Pasagerii puteau închiria scaune de punte, pentru un dolar pe călătorie; pentru un alt dolar, primeau şi o pătură, cunoscută în jargonul navei drept „pled”.

La ora 10:30, duminică dimineaţa, au început slujbele religioase pentru două confesiuni: biserica anglicană, în salonul de la clasa întâi; şi cea romano-catolică, la clasa a doua. Mulţi pasageri au dormit până târziu, plănuind să se trezească pe la 11, la timp pentru prânz.

Theodate Pope s-a trezit după o noapte agitată.[357] În cabina ei se auzise zgomot, din cauza faptului că se afla destul de aproape de cele trei cabine rezervate de familia Crompton, care s-a dovedit a fi un grup gălăgios, aşa cum tind să fie familiile cu şase membri, printre care şi un bebeluş. Mereu predispusă la insomnie, ea a socotit

gălăgia de nesuportat şi i-a cerut comisarului de bord, McCubbin, să-i găsească o cabină mai potrivită. Schimbarea cabinei în timpul călătoriei putea fi o treabă delicată, dar McCubbin i-a făcut hatârul şi a instalat-o într-o nouă cabină, trei punţi mai sus.

Pasagerul William Uno Meriheina, de la clasa a doua, un şofer de automobil de curse din New York, în vârstă de 26 de ani, care călătorea către Africa de Sud, în calitate de „agent special” pentru Compania de Export General Motors, s-a trezit devreme şi a făcut „o baie grozavă în apă sărată”. Băile de la bord aveau apă de mare încălzită. Apoi, s-a îmbrăcat şi s-a dus la micul dejun. „Mulţi cu rău de mare la bord” – remarca el, într-o lungă scrisoare, la care scria în fiecare zi, adresată soţiei lui, Esther –, „dar eu mă simt minunat.”[358]

Meriheina – care, cu excepţia situaţiilor în care călătorea, purta numele William Merry Heina – se născuse în Rusia, în Ducatul Finlandei (care avea să devină independent în 1917), şi emigrase la New York în 1893. Era fascinat de viteză, şi în 1909 participase la curse de automobile la Brighton Beach, în Brooklyn, inclusiv la o cursă care durase 24 de ore. Se numărase, de asemenea, printre primii şoferi care participaseră la circuitul de curse de viteză de la Indianapolis, inaugurat în 1909. Scăpase cu viaţă din două accidente, unul în care maşina lui, un Lozier, se rostogolise de două ori, dar el fusese nevătămat. Îşi încercase priceperea şi la zbor şi supravieţuise în urma unei coliziuni pe un aerodrom din Garden City, Long Island, când un alt avion se aşezase deasupra avionului său în aer. Din nou, Meriheina scăpase nevătămat. Soţia lui spusese: „Un bărbat mai curajos nu a existat niciodată”[359].

El alesese Lusitania deoarece o considera „cea mai sigură” navă. În graba de a se îmbarca şi de a-şi lua rămas-bun de la soţie şi de la fiica lor, Charlotte, nu avusese timp să deschidă ziarul pe care-l cumpărase înainte de îmbarcare. Abia când nava era la vreo 50 de mile marine de New York, citise despre avertismentul german.

Nu era îngrijorat. Din când în când, vaporul se întâlnea cu nave militare franceze şi britanice. Un cuirasat francez s-a întors şi a mers după Lusitania, dar ea l-a lăsat în urmă.

Precum alţi pasageri, nici Meriheina nu ştia că vasul de linie se deplasa cu viteză redusă, cu o cameră a cazanelor închisă, în ciuda indiciului evident oferit de lipsa fumului de la cel de-al patrulea coş. El credea că nava se deplasa la viteza ei maximă, de 25 de noduri, şi se mândrea cu această viteză. „Am trecut pe lângă destul de multe vase, care se îndreptau în ambele direcţii”, a scris el. „Datorită vitezei noastre mari, nu rămânem foarte mult în raza vizuală a nici unei nave.”[360]

Şi el avea impresia că Lusitania era păzită de forţele navale britanice: „Evident” – scria – „suntem escortaţi cu atenţie pe toată durata traversării”.

În acea dimineaţă, Charles Lauriat s-a trezit la ora 8, readus la simţire de însoţitorul său de bord. Şi el a făcut o baie în apă de mare. După ce s-a îmbrăcat, s-a plimbat pe puntea de promenadă de la clasa întâi, oprindu-se ca să stea de vorbă cu familia Hubbard şi cu alte cunoştinţe. A mâncat împreună cu tovarăşul său de călătorie, Lothrop Withington. Au luat masa împreună în opulenta sală de mese de la clasa întâi, din centrul Punţii D, unde în jur de 470 de pasageri luau masa odată, la mese aşezate pe

două niveluri, sub o boltă cu fresce cu îngeri, printre palmieri, plante în ghivece, pereţi albi din ipsos şi coloane corintice canelate, cu capiteluri aurite. Foiţele de aur păreau să acopere orice suprafaţă înălţată, de la cununile şi vrejurile din ipsos până la balustrade.

Lauriat era îndeajuns de bine cunoscut de ofiţerii şi de echipajele companiei Cunard, încât, în timpul unor călătorii anterioare, fusese lăsat să se urce în cuibul rândunicii, pe catargul de la prora cu antena pentru staţia radio, şi să stea acolo toată ziua.[361] Acesta, însă, nu era, probabil, un lucru pe care să i-l permită şi căpitanul Turner. Să se ocupe de afurisiţii de maimuţoi de pe punte era una; să-i lase să se urce pe catargul cu antena pentru staţia radio era cu totul alta.

Lauriat cunoştea bine rutina vieţii la bordul unei nave, inclusiv concursurile zilnice, la care pasagerii făceau pariuri cu privire la câte mile avea să parcurgă nava într-o anumită zi. Numerele înscrise pe biletele pentru pariu indicau o anumită distanţă, pe care se presupunea că avea s-o parcurgă nava în ziua respectivă, şi erau scoase la licitaţie de un ofiţer de pe navă. Pasagerii îşi bazau pariurile pe intuiţia lor privitoare la cum avea să navigheze vasul, date fiind vremea şi condiţiile maritime, după toate probabilităţile, din următoarele 24 de ore. Cel mai imprevizibil factor era ceaţa care, dacă persista, limita drastic înaintarea navei, căci unicul mod sigur de a face faţă ceţii era de a reduce viteza şi de a porni cornul de ceaţă. Pariul milelor şi strategiile şi discuţiile aprinse asociate acestuia, şi trabucurile şi whisky-ul consumate de cei prezenţi ajutau mereu la crearea de prietenii şi la spargerea barierelor politeţii şi a convenţiilor formale.

Duminică, în prima zi petrecută în întregime pe mare, vasul a parcurs 501 mile marine, după câte îşi amintea Lauriat, care a considerat surprinzător acest fapt.[362] Şi el presupusese că nava se deplasa cu 25 de noduri. Cu acea viteză, echivalentul a circa 47 de kilometri pe oră, ar fi trebuit să parcurgă 700 de mile marine. Ceaţa periodică era răspunzătoare pentru o parte din această lentoare, aprecia el, dar nu pentru toată. A doua zi, la prânz, Lauriat şi Withington au descoperit că nava se deplasa şi mai încet. „În ritmul ăsta" – i-a spus Lauriat lui Withington –, „n-o să ajungem la Liverpool la timp."[363]

Lauriat s-a retras în cabina lui, ca să examineze desenele lui Thackeray. Le-a cercetat, meditând la ce avea s-o roage pe lady Ritchie să scrie şi plănuind cum avea să fie înrămat fiecare desen.[364]

Pentru căpitanul Turner, călătoria fusese până acum obişnuită şi, după toate probabilităţile, avea să rămână aşa, cel puţin în următoarele patru zile. Vremea era liniştită, în general, şi exista o mică probabilitate să întâlnească un submarin german în mijlocul oceanului. Când nava s-ar fi apropiat, însă, de Irlanda, pericolul unui atac avea să crească. Dacă Turner personal nu era prea neliniştit cu privire la submarine, în cadrul companiei Cunard exista un sentiment tot mai larg răspândit că pericolul pe care-l prezentau ele devenea mai acut.

Înainte de fiecare călătorie transatlantică, Turner primea de la companie recomandări şi înştiinţări confidenţiale, privitoare la condiţiile care puteau afecta voiajul. În ultimul timp, acestea cuprindeau note ale Amiralităţii, care descriau pericolul în creştere reprezentat de submarine şi ofereau recomandări despre ce era de făcut, dacă nava s-

ar fi confruntat cu un astfel de inamic. Directorii companiei Cunard încă mai împărtăşeau credinţa larg răspândită că nici un comandant de submarin nu ar fi îndrăznit să scufunde o navă de pasageri; în acelaşi timp, urmăriseră cum Germania începea să efectueze atacuri asupra altor nave comerciale, fără scrupule. Submarinele se aventurau acum până la Liverpool. O navă comercială care căzuse victimă, Principesa Victoria, fusese torpilată chiar în largul bancului Mersey.

Aceste atacuri determinaseră Amiralitatea să emită noi recomandări în vederea abordării pericolului. Compania Cunard îi transmisese ordine lui Turner să înceteze toate transmisiile radio din cabina Marconi a navei, cu excepţia cazului în care era „absolut necesar”[365]. Operatorilor radio de pe navă li se interzicea în mod explicit să „pălăvrăgească”[366]. Pasagerii puteau să primească mesaje, dar nu le puteau trimite. O altă recomandare a Amiralităţii avertiza, cu italice, „Navele trebuie să păstreze o distanţă mare faţă de promontorii”[367].

Amiralitatea emisese cel mai cuprinzător set al său de instrucţiuni în februarie 1915, într-un memorandum secret care trebuia să fie păstrat de căpitani „într-un loc unde să poată fi distrus în orice clipă”[368]. Documentul releva un amestec de naivitate şi sofisticare în privinţa naturii pericolului reprezentat de submarine. Numea tunul de punte al unui submarin „o armă inferioară” şi afirma că: „Lansarea proiectilelor de artilerie de către mai multe submarine nu este periculoasă”. De asemenea, instrucţiunile aduceau la cunoştinţă că, dacă un vas era lovit de o torpilă, nu exista nici un motiv de îngrijorare: „În general, timpul este mai mult decât suficient pentru ca membrii echipajului să fugă în bărci, dacă acestea din urmă sunt pregătite pentru utilizare”. Memorandumul

eluda cu totul problema pasagerilor şi ce s-ar fi putut întâmpla cu ei în aceleaşi circumstanţe.

Dar includea şi o estimare destul de realistă a vulnerabilităţilor submarinelor şi-i îndemna pe căpitani să le exploateze pe acestea cu orice ocazie: „Dacă un submarin iese brusc la suprafaţă aproape în faţa voastră, cu intenţii vădit ostile, îndreptaţi-vă direct către el cu viteză maximă, schimbând direcţia de deplasare în funcţie de necesitate, pentru a-l avea mereu în faţa voastră". Pe scurt, Amiralitatea le cerea căpitanilor de nave comerciale să-şi transforme navele în arme ofensive şi să-şi atace atacatorii. Aceasta era o manevră eficientă, dată fiind fragilitatea inerentă a submarinelor, aşa cum avea să se dovedească o lună mai târziu, când HMS Dreadnought atacase şi scufundase submarinul U-29, comandat de Kptlt. Weddigen, răzbunând astfel moartea echipajelor de pe Aboukir, Cressy şi Hogue.[369] Memorandumul recomanda ca navele britanice să se deghizeze în nave neutre, oricând era posibil, şi să arboreze steaguri false: „Nu e deloc lipsit de onoare. Proprietarii şi comandanţii vor avea, deci, toate drepturile să folosească toate mijloacele necesare, pentru a induce în eroare duşmanul şi a-l face să confunde vasele britanice cu altele, neutre."[370]

De asemenea, memorandumul includea un ordin strict, efectul codificat al dezastrului care implicase crucişătorul Aboukir: „Nici unei nave comerciale oceanice britanice nu-i este permis să meargă în ajutorul unei nave care a fost torpilată de un submarin".[371]

Amiralitatea afirma, ulterior, că Turner mai avea încă o recomandare, din data de 16 aprilie: „Experienţa de război a arătat că navele rapide, cu aburi, pot reduce considerabil

riscul de reuşită al atacului-surpriză al unui submarin deplasându-se în zigzag, adică schimbând direcţia de deplasare la intervale scurte şi regulate, de exemplu între zece minute şi jumătate de oră”[372]. Memorandumul observa că această tactică era folosită de navele de război în apele în care, după toate probabilităţile, patrulau submarine.

Se poate ca, totuşi, Amiralitatea să fi greşit, presupunând că Turner chiar avea acest memorandum specific printre documentele sale, în momentul plecării navei de la New York. (Avocaţii companiei Cunard aveau să răspundă echivoc, mai târziu, la această problemă, prin câteva platitudini juridice grandilocvente, susţinând că, deşi compania Cunard era de părere că o asemenea înştiinţare îi fusese dată căpitanului, ea nu avea nici o idee despre ce spunea, mai exact, memorandumul predat.[373]) Dacă un astfel de comunicat îi fusese transmis în realitate lui Turner avea să devină subiect de dezbatere. Departamentul Comercial al Amiralităţii concepuse, într-adevăr, o declaraţie referitoare la deplasarea în zigzag, dar un istoric naval de renume afirma că recomandarea nu fusese aprobată de primul-lord Churchill până pe 25 aprilie şi nu le fusese distribuită efectiv căpitanilor şi companiilor navale până pe 13 mai, la mult timp după plecarea Lusitaniei, în ziua de 1 mai.

Chiar şi dacă s-ar fi aflat în posesia lui Turner, acest memorandum nu ar fi avut un efect prea mare.[374] În primul rând, memorandumul nu le ordona căpitanilor să se deplaseze în zigzag; pur şi simplu, le descria practica. În al doilea rând, deplasarea în zigzag era, pe atunci, o propunere pe care căpitanii de nave comerciale o considerau ridicolă şi faţă de care nici unul, probabil, nu şi-ar fi exprimat aprobarea, mai ales nu căpitanul unei mari

nave oceanice de linie. Ideea de a supune pasagerii, mulţi dintre ei fiinţe distinse, de la clasa întâi, mişcărilor dificile şi neregulate ale unei direcţii de deplasare în zigzag era dincolo de judecata raţională.

Acum, în largul oceanului, Lusitania menţinea o viteză medie de 21 de noduri, cu şase noduri mai mare decât viteza maximă la care putea ajunge un submarin, când se afla la suprafaţă, şi de peste două ori mai mare decât cea pe care o putea atinge când era complet în imersiune.

Era, de asemenea, o viteză mai mare decât a oricărei alte nave civile aflate încă în circulaţie. Duminică după-amiază, Lusitania a ajuns repede din urmă şi a depăşit vasul de linie american New York, la bordul căreia se afla şi actriţa shakespeariană Ellen Terry.

În acea duminică, Dwight Harris, newyorkezul care se îndrepta către Anglia pentru a se căsători, a plănuit ce avea să facă, dacă Lusitania era, într-adevăr, torpilată. A scris: „Am aruncat o privire împrejur şi am hotărât că, dacă s-ar întâmpla ceva în «Zona de Război», să mă duc la prora, dacă ar fi posibil”[375]. Întâi, însă, a plănuit să-şi recupereze centura de salvare făcută pe comandă, pe care şi-o cumpărase de la Wanamaker, din New York.

---

[355] The New York Times, 12 septembrie 1909.

[356] „Answers of the Petitioner to the Interrogatories Propounded by May Davies Hopkins”, Petiţie a Companiei

de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York, p. 4); Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 227.

[357] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[358] Scrisoarea lui Meriheina a fost republicată într-un articol de ziar neidentificat, „Saves 15 Lusitania passengers, then writes to wife from raft" („Salvează 15 pasageri de pe Lusitania, pe urmă îi scrie soţiei de pe plută"), aflat în posesia Societăţii Istorice din New York. Este citat, de asemenea, în Kalafus et al., Lest We Forget.

[359] Kalafus et al., „William Meriheina: An Inventive Survivor" („William Meriheina, un supravieţuitor inventiv"), în Encyclopedia Titanica, 29 martie 2014 (la adresa: http://www.encyclopedia-titanica.org/documents/William-meriheina-an-inventive-survivor.pdf).

[360] „Saves 15 Lusitania passengers, then writes to wife from raft", articol de ziar neidentificat (Societatea Istorică din New York).

[361] Mărturie a lui Charles E. Lauriat Jr, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, p. 87 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[362] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 3.

[363] Citat în „Mr. Charles Emelius Lauriat, Jr.", la rubrica „People", „Saloon (First Class) Passenger List", pe site-ul Lusitania Resource (la adresa: http://www.rmslusitania.info/people/saloon/charles-lauriat).

[364] Lauriat, Reclamaţie. Această reclamaţie a lui Lauriat, depusă la Comisia Mixtă pentru Reclamaţii, numără sute de pagini şi conţine numeroase detalii despre călătoria sa, până la numărul de valize pe care le adusese cu el şi unde anume le depozitase. Reclamaţia lui aruncă lumină şi asupra relaţiei sale cu fiica şi nepoata lui Thackeray.

[365] „Answers of Petitioner to Interrogatories Propounded by Hunt, Hill & Betts” („Răspunsurile petiţionarului la chestionarele propuse de Hunt, Hill & Betts”), Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, p. 58 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[366] Memorandum adresat căpitanului şi căpitanului secund, Lusitania, 21 noiembrie 1914 (Arhivele companiei Cunard, GM 22/1/1).

[367] „Answers of the Petitioner to the Interrogatories Propounded by May Davies Hopkins”, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York, p. 5); „Memorandum as to Master’s Actions” („Memorandum cu privire la acţiunile comandantului”), în Arhivele Amiralităţii, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[368] „Instructions for Owners and Masters” („Instrucţiuni pentru proprietari şi comandanţi”), în Arhivele Amiralităţii, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii). Un memorandum al Amiralităţii din mai 1915, intitulat „Note despre mine şi torpile”, îi instruia pe căpitanii de nave ce să facă în cazul în care găseau o torpilă plutind pe mare. Primul, şi poate cel mai înţelept, sfat: „Nu lovi vârful torpilei” (colecţia Bailey/Ryan).

[369] Telegramă a amiralului John Jellicoe către Amiralitate, 23 martie 1915 (Arhivele Churchill, CHAR 13/62/83). În telegrama sa, Jellicoe povestea scufundarea submarinului U-29 şi lăuda „manevrarea marinărească” a navei Dreadnought, dar insista, cu toate acestea, să fie păstrat secretul cu privire la scufundare. Într-o proză telegrafică, el scria: „Pentru inamic, trebuie să fie foarte deconcertant când submarinul a dispărut, iar cauza pierderii e neştiută”.

[370] „Instructions for Owners and Masters”, în Arhivele Amiralităţii, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[371] „Instructions for Owners and Masters”, în Arhivele Amiralităţii, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[372] Memorandum confidenţial, 16 aprilie 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii); „Answers of the Petitioner to the Interrogatories Propounded by May Davies Hopkins”, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York, pp. 5–6).

[373] „Answers of Petitioner to Interrogatories Propounded by Hunt, Hill & Betts”, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite, New York, p. 4).

[374] Spre exemplu, marinarul de pe Lusitania Leslie Morton a scris, într-o scrisoare către Associated Press, că „deplasarea în zigzag a navelor comerciale nu fusese introdusă la vremea respectivă şi, de asemenea, se considera, pe baza practicii şi a precedentelor, că o navă care se deplasa cu 16 noduri sau mai mult era protejată de

atacurile submarinelor” (Morton către Associated Press, 15 mai 1962 –arhiva personală Morton, DX/2313, Merseyside). În timpul procesului companiei Cunard de la New York, pentru stabilirea obligaţiilor referitoare la despăgubiri, Thomas Taylor, un căpitan din cadrul companiei Cunard, a mărturisit că navele comerciale nu au început să se deplaseze în zigzag decât după cinci luni de la scufundarea Lusitaniei. Întrebat dacă s-ar fi gândit să procedeze astfel înainte de dezastru, el a spus: „Nu, n-am fi procedat astfel. Nu ne-am gândit niciodată la asta, până la momentul respectiv” (mărturia lui Thomas M. Taylor, în Petiţia Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918 [Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York, pp. 907, 911, 915]).

[375] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

CAMERA 40; QUEENSTOWN; LONDRA: PROTEJAREA NAVEI ORION

Mesajele radio germane interceptate de Camera 40 provocaseră o nelinişte profundă în cadrul Amiralităţii. Dar nu pentru Lusitania îşi făcea griji Amiralitatea, ci pentru HMS Orion, una dintre navele de luptă cele mai mari şi mai puternice ale Marii Britanii, un „super-cuirasat”. Vasul fusese reechipat la Devonport, pe coasta de sud-vest a Angliei, şi se pregătea să navigheze acum către nord, pentru a se alătura din nou Marii Flote la Scapa Flow.

Duminică, 2 mai, şeful Statului-Major al Amiralităţii, Oliver „cel Prost”, a trimis o notă către şeful Statului-Major al

Forţelor Navale, Jacky Fisher, în care îi recomanda ca plecarea navei Orion să fie amânată. „Cu fiecare noapte în care aşteptăm, luna şi riscul vor descreşte”, scria el.[376]

Fisher a fost de acord şi, la ora 13:20, Oliver i-a trimis o telegramă comandantului suprem al Flotei, amiralul Jellicoe, ordonându-i să mai ţină un timp vasul Orion la Devonport. În aceeaşi după-amiază, Amiralitatea i-a solicitat, de asemenea, lui Jellicoe, „având în vedere pericolul submarin de la vest de coastele de vest ale Irlandei”[377], să ia măsuri de precauţie, ca să protejeze navele mai mici, precum cele de cărbuni şi cele auxiliare.

În următoarele câteva zile, Oliver a trimis avertizări explicite altor două nave militare, HMS Gloucester şi HMS Earl of Edinburgh, şi i-a ordonat unei a treia, HMS Jupiter, să urmeze o rută nou deschisă, aşa-numitul Canal de Nord, considerat mult mai sigur decât drumurile alternative.[378] Amiralitatea închisese ruta mai înainte, din cauza minelor germane, dar o declarase din nou sigură pe 15 aprilie şi o făcuse accesibilă imediat navelor militare, dar nu şi celor comerciale.[379] Ruta trecea printre Scoţia şi Irlanda, printre ape mărginite de ţărmuri prietenoase şi patrulate din greu de Marina Britanică.

În ciuda siguranţei Canalului de Nord, amiralul Oliver a dat ordine ca Jupiter să fie escortat de distrugătoare.[380]

În acea duminică, au apărut mai multe veşti despre Canalul de Nord.[381] Amiralul Richard Webb, şeful Diviziei Comerciale a Amiralităţii, care, pe timp de război, avea autoritate asupra întregii navigaţii comerciale britanice, a primit înştiinţarea că noua rută avea să fie de-acum deschisă tuturor vaselor, de fapt, comerciale şi militare

deopotrivă. Acest lucru însemna că navele de linie şi cargourile civile, care călătoreau către Liverpool, puteau, de-acum înainte, să evite cu totul zona de „Apropiere dinspre Vest” şi să navigheze, în schimb, pe la nord de Irlanda, apoi să vireze la dreapta şi să se îndrepte spre Liverpool dinspre nord.

Amiralul Webb nu le-a transmis această nouă informaţie companiei Cunard sau Lusitaniei.

În cea mai mare parte a zilei de duminică, Amiralitatea a urmărit, de asemenea, înaintarea petrolierului american avariat Gulflight, remorcat şi escortat de Marină.[382] La ora 16:05, în acea după-amiază, s-a raportat că nava făcea „progrese”. Două ore mai târziu, a ajuns la insula St. Mary’s din arhipelagul Scilly, cu teuga cvasiscufundată, elicea sa fiind vizibilă la pupa.

La Queenstown, în Irlanda, consulul de aici al Americii a deschis un ziar şi a citit pentru prima dată despre avertismentul pe care ambasada germană îl publicase în ziarele americane, în ziua precedentă.

Consulul era Wesley Frost, care tocmai îşi începea un al doilea an de serviciu la Queenstown. Oraşul era încă un port esenţial, deşi navele de linie cele mai mari ale companiei Cunard nu mai opreau acolo, deoarece „atinseseră fundul” în rada sa de prea multe ori. Frost ştia că Lusitania era, în acel moment, în drum spre Liverpool, dar nu şi-a făcut vreo grijă deosebită. „Aluzia la Lusitania era destul de evidentă” – îşi amintea el mai târziu –, „dar personal nu mi-a trecut prin cap nici un moment că germanii ar întreprinde, cu adevărat, un atac împotriva ei. Vinovăţia unui asemenea act părea prea strigătoare la cer

şi prea grosieră, pentru ca un popor inteligent s-o ia asupra sa.”[383]

În aceeaşi duminică, cu mult mai la sud, la Londra, ambasadorul american Walter Page, şeful lui Frost, şi-a rezervat puţin timp ca să-i scrie o scrisoare fiului său, Arthur, redactor la editura din New York pe care ambasadorul şi partenerul lui, Frank Doubleday, o înfiinţaseră în 1899.

Page era până în măduva oaselor anglofil. Telegramele lui erau în mod constant favorabile Marii Britanii şi, de nenumărate ori, îl surprinseseră pe preşedintele Wilson ca fiind categoric non-neutre. De fapt, Wilson îşi pierduse de acum încrederea în Page, deşi ambasadorul nu părea să fi aflat.[384] Preşedintele îi lăsase destule indicii, totuşi, omiţând adeseori să răspundă comunicatelor lui Page. Prezenţa colonelului House la Londra, în calitate de emisar personal al lui Wilson, ar fi trebuit să fie în sine o dovadă îndeajuns de clară a autorităţii diminuate a lui Page, dar ambasadorul tot părea să nu priceapă cât de puţin se sinchisea Wilson de el şi de informaţiile pe care i le furniza.

Page îi scria des fiului său, iar acum, în această scrisoare de duminică, i-a spus despre neliniştea lui că America ar fi putut fi antrenată în război. Mai târziu, această scrisoare avea să pară nefiresc de vizionară: „Aruncarea în aer a unui vas de linie cu pasageri americani ar putea fi preludiul”, a scris ambasadorul. „Aproape că mă aştept la un astfel de lucru” – adăugând apoi: „Dacă un vas de linie britanic, plin cu americani, ar fi aruncat în aer, ce va face Unchiul Sam? Ce-o să se întâmple?”[385]

[376] Telegramă a lui Henry Francis Oliver către Jacky Fisher, 2 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/112 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[377] Telegramă a lui Henry Francis Oliver căre amiralul John Jellicoe, 2 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/112 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[378] Beesly, Room 40, p. 100; Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 246.

[379] Beesly, Room 40, pp. 96–97.

[380] Beesly, Room 40, p. 100.

[381] Beesly, Room 40, p. 100.

[382] Telegramă de pe insula St. Mary's din arhipelagul Scilly către Amiralitate, 2 mai 1915, ora 16:05, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/112 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii); telegramă de pe insula St. Mary's din arhipelagul Scilly către Amiralitate, 2 mai 1915, ora 18:07, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/112 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii); Telegramă a amiralului Devonport către Amiralitate, 2 mai 1915, ora 22:22, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/112 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii); registrul „Subs" („Submarine"), 2 mai 1915, orele 10:27, 16:05, şi 18:07, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4101 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[383] Frost, German Submarine Warfare, p. 186.

[384] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, pp. 48, 120–122; Devlin, Too Proud to Fight, pp. 318–319.

[385] Cooper, Walter Hines Page, p. 306.

U-20: O LINIE PERICULOASĂ

Duminică, la ora 12:30[386], văzându-se între vase de patrulare şi distrugătoare, Schwieger a ordonat încă o imersiune rapidă. Şirul de vase din faţă părea să fie un cordon antisubmarin, între insula Fair, la capătul de sus, şi insula Ronaldsay de Nord, din arhipelagul Orkney, la capătul de jos. Schwieger a bănuit că era posibil ca respectivul cordon să fie o prezenţă permanentă în acele ape. Dacă aşa era, a scris el în jurnalul său de bord, pentru a-i avertiza pe alţi căpitani, „pare nerecomandabil să se treacă pe lângă această linie în timpul zilei, mai ales când vizibilitatea este foarte bună”.

U-20 s-a deplasat în imersiune următoarele patru ore. La 16:30, Schwieger s-a ridicat la nivelul periscopului şi a depistat imediat un vas de patrulare mai departe spre tribord. A coborât înapoi la adâncimea de croazieră.

O deplasare submarină atât de lungă era solicitantă pentru echipajul lui Schwieger. Atmosfera a devenit închisă şi fierbinte. Dar era solicitantă mai ales pentru acumulatorii submarinului. Chiar şi când se deplasa cu numai 5 noduri, un submarin din categoria lui U-20 putea parcurge o distanţă maximă de numai 80 de mile marine până la epuizarea acumulatorilor.

Schwieger a menţinut submarinul imersat timp de alte două ore şi jumătate. A notat în jurnalul de bord că acumulatorii scoteau un zgomot ca de pocnitori. Până atunci, U-20 parcursese 50 de mile marine cu energie electrică.

La ora şapte seara, Schwieger s-a uitat din nou prin periscop şi, spre uşurarea lui, nu a văzut nici o ameninţare iminentă. „În imersiune” – a scris el – „şi îndreptându-ne către larg, pentru a scăpa de vasele de patrulare al căror fum se vede încă la pupa.”

Într-o completare la jurnalul de bord, el a notat că, dacă s-ar fi amplasat mai multe distrugătoare dincolo de această linie formată din insula Fair – Ronaldsay de Nord, forţându-i astfel submarinul să rămână în imersiune şi mai mult timp, „situaţia noastră ar fi putut să fie gravă, întrucât acumulatorii ne erau aproape epuizaţi”. Acestea erau ape adânci – prea adânci, pentru ca U-20 să se ascundă pe fundul mării. Dacă acumulatorii s-ar fi epuizat acolo, Schwieger n-ar fi avut altă soluţie, decât să iasă la suprafaţă şi să se deplaseze, până când motoarele lui diesel reuşeau să reîncarce sistemul. Dar distrugătoarele, capabile să înainteze cu viteze mai mult decât duble faţă de viteza maximă a submarinului U-20, n-ar fi întâmpinat nici o dificultate în a-l ajunge din urmă şi ar fi început să tragă în el cu mult timp înainte.

După ce a ajuns în siguranţă în larg şi a trecut de extremitatea nordică a Scoţiei, Schwieger a stabilit o direcţie de deplasare care-l ducea în josul coastelor vestice ale Hebridelor Exterioare, un bastion de insule situate în largul apelor din nord-vestul Scoţiei. Zona lui de patrulare din largul portului Liverpool era încă la o distanţă de trei zile de deplasare.

Ridicarea nivelului mării se redusese, producând valuri de numai un metru. Schwieger a menţinut submarinul la suprafaţă. La ora 21:30, şi-a semnat jurnalul de bord, încheind cea de-a treia zi a patrulării sale.

Era de trei zile în larg şi nu scufundase nimic – nici măcar nu trăsese cu tunul.

Mai târziu în aceeaşi noapte, Schwieger a fost chemat pe pasarela de deasupra castelului. Un marinar de cart reperase o potenţială ţintă. În jurnalul său de bord, Schwieger a descris-o ca pe „o uriaşă navă cu aburi neutră, cu numele luminat”. A estimat că era o navă de pasageri daneză, care plecase din Copenhaga şi se îndrepta către Montréal. Pentru stabilirea acestui fapt, se poate ca Schwieger să se fi bizuit pe „pilotul său de război”, un ofiţer de nave comerciale pe nume Lanz, care se afla la bordul submarinului U-20 pentru a ajuta la identificarea navelor. Combinând cunoştinţele lui Lanz cu informaţiile dintr-o carte imensă, aflată la bordul oricărui submarin, care oferea imagini şi descrieri ale aproape tuturor navelor aflate în circulaţie, Schwieger putea fi destul de sigur cu privire la identitatea oricărui vas mare care-i ajungea în raza vizuală.

Deşi e clar că Schwieger a considerat nava daneză o ţintă potenţială, el nu a făcut nici o încercare de atac. Vasul era prea departe în faţă şi se deplasa prea rapid; a apreciat că avea o viteză de cel puţin 12 noduri. „Un atac asupra acestei nave, imposibil”, a scris el în jurnalul de bord.

Această notă a dezvăluit multe despre Schwieger. A demonstrat că el ar fi fost mai mult decât dispus să atace, în cazul în care circumstanţele ar fi fost mai bune, deşi a

recunoscut că nava era neutră – şi nu numai neutră, dar se îndepărta de Marea Britanie şi, astfel, era puţin probabil să transporte vreun articol de contrabandă pentru duşmanii Germaniei. Nota a dezvăluit, de asemenea, că n-ar fi şovăit să torpileze un vas de linie plin cu civili.

---

[386] Toate detaliile din acest capitol sunt luate din Schwieger, Jurnal de război.

LUSITANIA: HALIBUT

Vremea a rămas mohorâtă toată duminica şi la începutul zilei de luni. Ploaia şi vântul făceau să fie rece pe punţi şi, pentru a doua zi consecutiv, pasagerii care aveau rău de mare s-au retras în cabinele lor.

În fiecare zi, căpitanul Turner ordona exerciţii de utilizare a bărcilor de salvare şi de evacuare în caz de incendiu şi verificări ale uşilor despărţitoare dintre compartimentele etanşe ale navei. În timpul exerciţiilor de utilizare a bărcilor de salvare pe ocean, echipajul nu lansa efectiv nici o barcă, aşa cum făcuse la debarcaderul din New York, deoarece efectuarea acestei manevre în timp ce nava era în mişcare avea toate şansele să aibă consecinţe fatale pentru oricine se afla în barca de salvare. O navă trebuia să fie complet oprită, înainte ca echipajul să poată coborî în siguranţă o barcă.

Aceste exerciţii zilnice implicau numai cele două „bărci de urgenţă” ale navei, care erau ţinute atârnate tot timpul,

pentru a fi pregătite, dacă un pasager cădea cumva peste bord sau apărea vreun alt incident. Acestea erau bărcile 13 şi 14, pe laturi opuse ale navei. În fiecare dimineaţă, un grup de membri ai echipajului se aduna la oricare barcă se afla pe bordul de sub vânt al punţii, adică partea adăpostită de vânt. John Lewis, ofiţer de gradul trei, conducea exerciţiile. Oamenii stăteau în poziţie de drepţi. La comanda lui Lewis – „Încărcaţi bărcile cu oameni!" –, ei se urcau în bărci, îşi puneau vestele de salvare şi se aşezau în locurile repartizate. Apoi, Lewis lăsa echipajul să plece.

Lewis participa, de asemenea, la inspecţiile zilnice ale întregului vas, efectuate de secundul Jock Anderson, care începeau în fiecare dimineaţă, la ora 10:30. Alte patru persoane îl însoţeau, în mod obişnuit: medicul de bord principal, medicul-secund, comisarul de bord şi însoţitorul de bord-şef. Ei se adunau în faţa cabinei comisarului de bord, sau „Biroul Comisarului de bord", în centrul Punţii B, faţă în faţă cu cele două ascensoare electrice, apoi începeau să facă turul navei. Verificau câteva cabine şi sălile de mese, saloanele, closetele, cazanele şi coridoarele navei, de la Puntea A până la clasa a treia, ca să „vadă dacă totul era curat şi în ordine"[387], spunea Lewis. Urmăreau cu atenţie deosebită dacă vreun hublou – „deschidere de aerisire", îl numea Lewis – fusese lăsat deschis, mai ales pe punţile inferioare.

Inspecţiile, exerciţiile şi alte activităţi ale echipajului le ofereau pasagerilor un element de diversiune. Marinarul Leslie Morton a devenit un fel de atracţie la bordul navei, datorită priceperii lui de a lega noduri complexe. „Ţin minte că am aranjat o matiseală de ochi dintr-o parâmă cu opt fire împletite pe puntea teugii, cu o mulţime de pasageri plini de admiraţie care mă priveau, ceea ce a

scos la iveală toate aptitudinile mele histrionice latente”[388], scria Morton. Operaţia, cel puţin potrivit amintirilor lui, a atras „«Ooo-uri», şi «Ah-uri», şi alte exclamaţii zgomotoase”.

Nimeni de la bord nu ştia încă de torpilarea petrolierului american Gulflight, din ziua de 1 mai, sau de faptul că incidentul provocase îngrijorare la Washington, în privinţa siguranţei Lusitaniei însăşi. Atacul, care întâmplător avusese loc în aceeaşi zi în care fusese publicat avertismentul Germaniei împotriva trecerii navelor prin zona de război, sugera că anunţul era mai mult decât o simplă cacealma. Ziarul The Washington Times, fără să identifice sursele, afirma că: „Vasul de linie Lusitania, cu câteva sute de americani distinşi la bord, navighează către Anglia, în ciuda avertismentelor anonime trimise unor pasageri şi a unui avertisment semnat oficial, publicat la rubricile de publicitate ale ziarelor americane – avertizări despre care, ţinând seama de ultimele evenimente din zona maritimă de război, încep să apară temeri că s-ar putea dovedi departe de a fi vorbe goale”. Articolul observa, în continuare, că „sute de americani aşteaptă, cu sufletul la gură, ca nu cumva rudele lor de la bordul unor astfel de vase să ajungă pe fundul mării”[389].

Articolul informa că oficialităţile federale erau consternate de intenţiile Germaniei. O întrebare părea să fie în mintea tuturor: „Ce urmăreşte Guvernul german? Şi-a pus în cap să intre în război cu Statele Unite?”

Nimeni nu se îndoia că incidentul cu petrolierul Gulflight avea să se rezolve pe cale diplomatică, spunea articolul. „Dar ceea ce îngrijorează pe toată lumea este acumularea de dovezi ale faptului că Germania fie îşi caută de lucru cu

Statele Unite, fie că nu îi pasă de posibilităţile creării de probleme.”

Pe măsură ce Lusitania îşi continua drumul, a început să se instaleze la bord obişnuita plictiseală, iar mesele au devenit tot mai importante. În aceste prime zile ale traversării, pasagerii s-au cunoscut cu vecinii de masă care le fuseseră atribuiţi. Pentru Charles Lauriat, era simplu: prietenul său Withington era şi vecinul său de masă. Pentru detectivul-poliţist din Liverpool, Pierpoint, era şi mai simplu: el lua masa de unul singur. Călătorii neînsoţiţi se confruntau, însă, cu posibilitatea de a fi aşezaţi alături de fiinţe obositoare, cu care nu aveau nimic în comun. În mod invariabil, întâlneai persoane fermecătoare şi bădărani, persoane timide şi lăudăroşi; o tânără s-a trezit aşezată lângă „un individ foarte dispeptic”[390]. Se stârneau ori se stingeau scântei. Se înfiripau idile.

Dar mâncarea era mereu bună şi îmbelşugată, chiar şi la clasa a treia, unde felul principal era mazărea uscată albăstruie, la fel ca şi brânzeturile Wiltshire şi perele, piersicile, caisele şi ananasul în conservă. La clasa întâi, mâncarea era mai mult decât bună. Extravagantă. Pasagerilor de la clasa întâi li se ofereau supe, aperitive şi o multitudine de antreuri la fiecare masă. În timpul unei traversări, meniul[391] pentru o singură masă cuprindea peşte halibut în sos Orléans, fileuri mignon de sole souchet şi biban de mare copt în sos Choron (un sos din vin alb, haşme, tarhon, pastă de tomate şi ouă); cotlete de viţel, turnedouri de vită cu sos bordelaise, şuncă de Virginia prăjită, carne de oaie, friptură de lişiţă, răţuşcă hrănită cu frunze de ţelină, friptură de pui de bibilică, muşchi de vită şi coaste de vită; şi cinci deserturi – un soufflé tirolez, o

prăjitură cu ciocolată, o tartă cu mere, o prăjitură bavareză au citron[392] şi îngheţată de două feluri: cu căpşuni şi napolitană. Erau atât de multe oferte în meniu, încât compania Cunard se simţise datoare să tipărească o foaie separată cu sugestii de combinaţii, ca nu cumva să moară cineva de foame din pricina nehotărârii.

Pasagerii beau şi fumau. Ambele, din plin. Aceasta era o sursă de profit semnificativă pentru compania Cunard.[393] La bord erau depozitate: 150 de lăzi de whisky Black & White, 50 de lăzi de whisky Canadian Club şi 50 de lăzi de gin Plymouth; de asemenea, câte 15 lăzi cu un vin roşu franţuzesc vechi de 11 ani, un Chambertin, un vin alb franţuzesc vechi de 11 ani, un Chablis şi 12 butoaie cu bere brună şi 10 cu bere blondă. Compania depozita şi 30 000 de ţigări Three Castles şi 10 000 de trabucuri de Manila. De asemenea, se vindeau pe vas trabucuri de Havana şi ţigări americane fabricate de Phillip Morris. Pentru numeroşii pasageri care-şi aduceau pipe, erau achiziţionate 255 de kilograme de tutun slab Capstan – „tutun marinăresc” – şi 90 de kilograme de tutun Lord Nelson Flake, ambele tipuri în cutii de câte 115 grame. Pasagerii îşi aduceau şi propriul tutun. Michael Byrne, un comerciant newyorkez pensionat şi fost ajutor de şerif, care călătorea la clasa întâi, plănuise, după toate aparenţele, să petreacă o bună parte din călătorie fumând. Împachetase cinci kilograme de tutun Old Rover şi 300 de trabucuri.[394] În timpul călătoriei, mirosul de tutun ars era mereu prezent, mai ales după masă.

Subiectul de conversaţie dominant, potrivit pasagerului Harold Smethurst, îl reprezentau „războiul şi submarinele”[395].

Theodate Pope se simţea şi plictisită, şi deprimată. Încă din copilărie, se luptase cu depresia. Theodate se descrisese pe sine cândva ca suferind de o „conştiinţă exagerată”[396]. De-a lungul perioadei petrecute la Şcoala Domnişoarei Porter de la Farmington, ea fusese adesea deprimată şi chinuită de oboseală. În 1887, când avea 20 de ani, ea scrisese în jurnal: „Lacrimile vin de la sine. Durere de cap toată ziua.”[397] Directoarea şi fondatoarea şcolii, Sarah Porter, îi oferise consiliere terapeutică. „Înveseleşte-te”, îi spunea ea lui Theodate. „Fii mereu fericită.”[398] Nu mersese. În anul următor, în martie 1888, părinţii o trimiseseră la Philadelphia, să fie examinată şi îngrijită de doctorul Silas Weir Mitchell, un medic renumit pentru tratarea pacienţilor, îndeosebi a femeilor, care sufereau de neurastenie sau de epuizare nervoasă.

Soluţia lui Mitchell pentru Theodate fusese tratamentul său faimos pe atunci – „Odihnă”, o perioadă de inactivitate forţată, care dura până la două luni.[399] „La început, şi în unele cazuri, timp de patru sau cinci săptămâni, nu-i dau voie pacientului să stea în capul oaselor, sau să coasă, sau să scrie, sau să citească”[400], scria Mitchell în cartea sa, Grăsimea şi sângele. „O singură acţiune este permisă: cea necesară pentru spălarea dinţilor.” Le interzicea unor pacienţi să se întoarcă pe partea cealaltă singuri, insistând să facă acest lucru numai cu ajutorul unei asistente. „În astfel de cazuri, aranjez să fie eliminată materia din intestine şi apa în poziţie culcată, iar pacientul este ridicat pe un fotoliu la ora de culcare şi spălat cu buretele, apoi ridicat din nou în patul proaspăt făcut.” Pentru cazurile încăpăţânate, el păstra şocuri electrice uşoare, aplicate în timp ce pacientul se afla într-o cadă plină. Metoda lui reflecta propria opinie despre femei. În cartea Uzura, sau Ponturi pentru cei epuizaţi de muncă, Mitchell scria că

starea femeilor „ar fi mai bună, dacă le-ar fi foarte puţin solicitat creierul”[401].

Theodate se supusese regulilor tratamentului prin odihnă al lui Mitchell, chiar dacă ea considera că odihna era ultimul lucru de care avea nevoie. Scria: „Mă bucur mereu când sunt atât de ocupată, încât nu mă pot opri să mă gândesc la tristeţea vieţii”[402]. Tratamentul nu-i ajutase. Şi, de fapt, abordarea doctorului Mitchell avea să fie supusă, în scurt timp, unei reevaluări la nivel naţional. În 1892, o scriitoare, pe nume Charlotte Perkins Gilman, publicase o povestire populară, Tapetul galben, în care atacase tratamentul prin odihnă al lui Mitchell. Gilman devenise pacienta lui în 1887, cu un an înainte de tratamentul aplicat lui Theodate, suferind de ceea ce o generaţie ulterioară avea să descrie ca depresie postnatală. Gilman petrecuse o lună la clinica doctorului Mitchell. Ulterior, el îi scrisese sfaturi privitoare la modul în care trebuia să îşi continue viaţa după tratament: „Du o viaţă cât mai domestică posibil. Ţine copilul lângă tine tot timpul. Culcă-te timp de o oră după fiecare masă. Să ai o viaţă intelectuală de numai două ore pe zi.”[403]

Plus: „Nu mai pune mâna pe stilou, pensulă sau creion toată viaţa”[404].

Gilman afirma că tratamentul lui Mitchell o adusese „în pragul nebuniei”. Scrisese povestirea, spunea ea, ca să le avertizeze pe potenţialele paciente de pericolul pe care-l reprezenta doctorul acela, „care a fost cât pe ce să mă aducă la nebunie”[405].

Theodate se luptase în continuare cu depresia şi după ce împlinise 30 de ani. În toamna lui 1900, când avea 33, depresia fusese cât pe ce să-i curme dragostea pentru

artă şi arhitectură. „Simt că lumea mea materială îşi pierde puterea de a mă satisface sau de a mă răni – ea nu mai este vitală pentru mine”[406], scrisese ea în jurnal. „Mă închid în mine şi-mi găsesc plăcerea în lumea interioară, care era refugiul meu constant când eram copil.” Chiar şi interesul ei pentru pictură începuse să scadă în intensitate. Scrisese: „Picturile au murit demult pentru mine – cele care-mi plac îmi plac numai la prima vedere, după aceea sunt pigment de culoare şi nimic mai mult; ca să folosesc o expresie vulgară, «nişte acrituri»„[407]. Arhitectura o captiva în continuare, dar cu mai puţină forţă. „Interesul meu pentru arhitectură a fost dintotdeauna mai intens decât interesul meu pentru orice altă manifestare artistică. Şi, pe cuvântul meu, cred că n-a murit încă – nu cu totul.”[408] Se „săturase”, scria ea, să vadă „cum se înalţă aceste coteţe canelate, ca nişte foiţe de hârtie, foarte colorate – şi scrâşnesc din dinţi, când le văd.”[409]

Ea şi Edwin Friend mâncau împreună şi, cel puţin o vreme, au împărţit masa cu un doctor tânăr din Saratoga Springs, New York, pe nume James Houghton şi cu una dintre personalităţile mai celebre de pe vas, Marie Depage, o asistentă care, împreună cu soţul ei medic, Antoine, deveniseră faimoşi pentru îngrijirea belgienilor răniţi în război. Depage îşi petrecuse ultimele două luni strângând bani pentru a susţine activitatea lor comună, dar acum se întorcea în Europa, să-şi vadă fiul, pe Lucien, înainte ca el să fie trimis pe front. Doctorul Houghton, aflat în drum spre Belgia, ca să-l ajute pe soţul Mariei Depage, a destăinuit, la un moment dat, că, în noaptea dinaintea plecării Lusitaniei, semnase un nou testament.

Astfel de discuţii n-o mişcau pe Theodate. Ea scria: „Cred cu tărie că nu este nimeni pe vas căruia să-i pese de viaţă la fel de puţin cât îmi pasă mie”[410].

Margaret Mackworth şi tatăl ei, D.A. Thomas, stăteau la o masă din sala de mese de la clasa întâi cu un doctor american şi cumnata lui, Dorothy Conner, de 25 de ani, din Medford, Oregon. Aceasta era o femeie energică şi sinceră. Şi ea era plictisită şi înclinată spre remarci pripite. La un moment dat, a zis: „Nu pot să mă abţin să sper că vom avea parte de vreo emoţie puternică, măcar atunci când vom naviga în amonte pe Canal”[411].

Margaret remarcase numărul neobişnuit de mare de copii de pe lista cu pasageri. „Noi am observat asta cu multă mirare”[412], scrisese ea. Pusese acest lucru pe seama faptului că erau familii care se mutau din Canada în Anglia, ca să fie aproape de soţii şi de taţii care luptau în război.

Luase în serios avertismentul ambasadei germane şi-şi spunea că, în caz de nenorocire, trebuia să-şi înfrângă instinctul de a fugi de îndată pe puntea bărcilor şi să se ducă, în schimb, mai întâi în cabina ei, ca să-şi ia vesta de salvare.

Preston Prichard, tânărul student la medicină care se îndrepta spre casă din Canada, s-a trezit aşezat la o masă lungă, în sala de mese de la clasa a doua, faţă în faţă cu o tânără pe nume Grace French, din Renton, Anglia, care se număra printre acei pasageri transferaţi pe Lusitania de pe Cameronia. Ea părea să manifeste interes pentru Prichard sau, cel puţin, considera că merita să-l cerceteze în oarecare detaliu. Văzuse că avea o cravată îngustă, cu o

dungă roşie, şi fusese îndeajuns de atentă, ca să-şi dea seama că avea doar două costume, „un costum din serj bleumarin, foarte elegant, şi un costum verde, mai mult pentru purtat zi de zi”[413]. Îi observase şi acul de cravată cu capete din rocă vulcanică. „În ceea ce priveşte capetele din rocă vulcanică, mi le amintesc limpede, pentru că tatăl meu a avut cândva unele asemănătoare şi-mi luau ochii, şi, din câte pot eu să-mi amintesc, el purta mereu agrafa.”

Prichard era simpatic şi amuzant, şi ştia o mulţime de poveşti. Era şi foarte chipeş. „Ne menţinea buna-dispoziţie, povestind diferitele experienţe pe care le avusese în timpul călătoriilor lui şi era foarte drăguţ cu toată lumea”, a scris Grace. „I-am apreciat eforturile, căci mi-a fost foarte rău – rău de mare – pe toată durata călătoriei şi [el] a fost deosebit de drăguţ cu mine.”

Ea a remarcat-o, de asemenea, pe tânăra norocoasă, englezoaică şi ea, căreia îi fusese repartizat locul de lângă Prichard. Cu o urmă de răutate felină, domnişoara French a descris-o pe această potenţială rivală ca fiind „foarte scundă”, cu „păr şaten deschis, cu mult fard pe faţă şi cred că a fost în vizită în California, cel puţin vorbea o mulţime despre frumuseţile şi avantajele ei”[414]. A adăugat: „Erau buni prieteni în timpul meselor”.

Pe lângă faptul că juca whist, Prichard participa şi la pariurile pentru milele parcurse şi la diverse sporturi de punte, inclusiv la lupta cu odgonul şi la o cursă cu obstacole improvizată. „O parte din noi jucam un joc cu coarda în fiecare zi”[415], îşi amintea o tânără. La un moment dat, un alt participant, un tânăr, încercase să utilizeze coarda de sărit ca s-o prindă pe ea în lasou, dar nu reuşise. Prichard ieşise în faţă şi-i arătase întregului grup cum se făcea lucrul acesta. Părea să fie expert la

aruncarea lasoului şi prindea mulţi jucători. „Nu l-am mai văzut niciodată după asta”[416], spunea femeia.

Aceeaşi pasageră a atins un aspect deosebit al vieţii la bordul unei nave atât de mari: puteai întâlni pe cineva care te interesa într-un fel sau altul, dar, dacă nu se întâmpla ca persoana respectivă să fie repartizată la masa ta, sau în camera ta, sau dacă nu ocupa scaunul de pe punte de lângă tine, aveai şanse mici să construieşti o legătură mai strânsă. Nava era prea mare. Gertrude Adams, o pasageră de la clasa a doua, care călătorea cu fiica ei de doi ani şi jumătate, scria mai târziu: „Erau atât de mulţi oameni pe navă, încât era ca şi cum ai fi trăit într-un oraş: vedeai oameni noi în fiecare zi şi nu ştiai niciodată cine erau”[417].

Faptul că atât de multe cunoştinţe întâmplătoare şi-l aminteau într-o măsură oarecare era o dovadă a popularităţii lui Prichard.

Seara, oaspeţi selecţi erau invitaţi să stea la o masă în capul căreia se afla secundul Anderson sau la masa căpitanului Turner, în acele situaţii în care Turner se arăta gata să-şi înăbuşe antipatia faţă de obligaţiile sociale.[418] De regulă, el prefera să ia masa în cabina lui sau pe puntea de comandă. Îi plăcea foarte mult puiul şi, în timpul unei mese, aproape că şi-a înnebunit prim-ofiţerul cu ambiţia lui de a roade şi ultima bucăţică de carne de pe un copan.

[387] Mărturie a lui John I. Lewis, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York, p. 598).

[388] Morton, The Long Wake, p. 101.

[389] Washington Times, 3 mai 1915.

[390] Scrisoare a lui Grace French către Prichard, 10 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[391] Meniuri, SAS/33D/2/13b, Merseyside.

[392] „Cu lămâie” (fr. - n. trad.).

[393] Toate informaţiile din acest paragraf sunt preluate din Arhivele companiei Cunard, D42/B4/45: procese-verbale din 18 februarie 1915; 10 martie 1915; 21 aprilie 1915; 5 mai 1915.

[394] Scrisoare a lui Michael Byrne către William Jennings Bryan, 8 iunie 1915, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[395] Harold Smethurst, „Hand-Written Account” („Relatare manuscrisă”), DX/2085, Merseyside.

[396] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 1, p. 3.

[397] Katz, Dearest of Geniuses, p. 20.

[398] Katz, Dearest of Geniuses, p. 19.

[399] Katz, Dearest of Geniuses, p. 22.

[400] Mitchell, Fat and Blood, p. 42.

[401] Mitchell, Wear and Tear, p. 47.

[402] Katz, Dearest of Geniuses, p. 22.

[403] Knight, „All the Facts of the Case”, p. 277.

[404] Knight, „All the Facts of the Case”, p. 277.

[405] Knight, „All the Facts of the Case”, p. 259. Deşi povestirea lui Gilman i-a măcinat din popularitate lui Mitchell, asta nu l-a oprit pe Woodrow Wilson, la puţin timp după alegerea sa ca preşedinte, în 1912, să facă un consult la clinica lui Mitchell. Timp de mai mult de un deceniu, Wilson avusese mici atacuri cerebrale şi alte probleme de sănătate legate de o tulburare vasculară cerebrală nediagnosticată, având parte inclusiv de un moment foarte neplăcut, când şi-a pierdut temporar vederea la ochiul stâng, în 1906, pe când era preşedintele Universităţii Princeton. Doctorul Mitchell a prognozat că Wilson nu avea să supravieţuiască până la sfârşitul primului său mandat. l-a recomandat odihnă, mişcare şi o dietă sănătoasă şi l-a sfătuit pe preşedinte să menţină stresul la un nivel minim (Link, Dr. Grayson’s Predicament, pp. 488–489).

[406] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 5, p. 1.

[407] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 5, p. 1.

[408] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 5, p. 1.

[409] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 5, p. 1.

[410] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[411] Mackworth, This Was My World, p. 242.

[412] Mackworth, This Was My World, pp. 241–242.

[413] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 12 noiembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[414] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 20 noiembrie 1915 (arhiva personală Prichard). Mike Poirier susţine că această femeie era irlandeză.

[415] Scrisoare a Olivei North către doamna Prichard, 11 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[416] Scrisoare a Olivei North către doamna Prichard, 11 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[417] Scrisoare a Gertrudei Adams către doamna Prichard, nedatată (arhiva personală Prichard).

[418] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 50.

U-20: NECAZUL CU TORPILELE

Luni, dis-de-dimineaţă, U-20 naviga printr-o lume de cobalt şi cantalup. „Vreme foarte frumoasă”[419], scria Schwieger într-o notă din jurnalul său de bord, la ora 4 dimineaţa. Submarinul se afla în apropiere de Sule Skerry, o insuliţă de la vest de arhipelagul Orkney, cu un far de 27 de metri

înălţime, despre care se spunea că era cel mai îndepărtat şi mai izolat far din Insulele Britanice.

Schwieger naviga pe un curs de sud-vest. Nu văzuse vreo ţintă, nici vreo ameninţare, şi putuse rămâne la suprafaţă toată ziua. Spre seară, la ora 18:50, depistase, în sfârşit, o ţintă potenţială, un vas cu aburi de vreo 2 000 de tone. Arbora un steag danez la pupa, dar pilotul de război al lui Schwieger, Lanz, credea că steagul era un vicleşug şi că nava era, de fapt, un vas britanic plecat de la Edinburgh. Se îndrepta către U-20. Schwieger ordonase imersiune rapidă, la adâncime de periscop.

Acum începea coregrafia complexă care avea să hotărască dacă nava respectivă se putea adăuga la punctajul lui personal de tonaj scufundat. Oamenii alergau înainte şi înapoi, sub îndrumarea mecanicului-şef al navei, pentru a ajuta la menţinerea submarinului în poziţie orizontală, în timp ce cârmacii reglau cârmele orizontale şi verticale. Schwieger înălţa şi cobora periscopul la intervale scurte, ca să nu piardă vasul cu aburi din vedere, dar să reducă pe cât posibil perioada în care periscopul şi urma lui erau vizibile la suprafaţă.

Cu telemetrul său, Schwieger măsurase distanţa la care se afla nava şi viteza ei. Un alt indicator al vitezei era înălţimea la care se ridica apa la prora ţintei.[420] Cu cât era mai sus şi mai albă, cu atât mai rapidă era nava. Dacă ar fi fost o navă de luptă franceză, Schwieger ar fi trebuit să se uite foarte atent, deoarece Marina franceză vopsea dâre false de apă pe prorele navelor sale militare, încercând să încurce calculele comandanţilor de submarine.

Schwieger avea două tipuri de torpile la bord – un model vechi, din bronz, şi torpilele cele mai noi, G6. Torpila G6,

sau „giro”, era mai mare şi mai sigură, dar Schwieger alesese unul dintre modelele din bronz probabil pentru a păstra torpilele mai bune pentru ţinte mai importante, precum transportoarele de trupe, cele pe care avea să le vâneze în golful Liverpool. Echipajul armase torpila şi-i umpluse cu apă tubul de lansare – unul dintre cele două tuburi de la prora submarinului U-20. Submarinul mai avea şi alte două tuburi la pupa.

Marinarii de la hidroplane se străduiau să menţină submarinul cât de stabil şi orizontal cu putinţă, ca nu cumva castelul să se ridice prea sus şi să trădeze prezenţa submarinului sau periscopul să coboare sub nivelul apei şi să facă imposibilă reperarea.

Cargoul se apropiase evident fără să ştie că U-20 se afla în faţa lui. Schwieger îşi poziţionase submarinul la un unghi drept în raport cu direcţia de deplasare a navei şi înaintase încet, ca să păstreze „direcţia”, doar atât de multă mişcare înainte cât să menţină în funcţiune hidroplanele şi cârma. Submarinul era, de fapt, o ţeavă de armă şi trebuia îndreptat în direcţia potrivită, în momentul în care se lansa torpila.

Un membru al echipajului strigase de la prora: „Torpilă pregătită!”

Torpilele erau arme de mare putere – atunci când funcţionau. Schwieger nu avea încredere în ele, şi pe bună dreptate. Potrivit unui calcul german, 60% dintre tentativele de lansare a torpilelor eşuau.[421] Torpilele îşi schimbau direcţia de deplasare. Se deplasau la o adâncime prea mare şi treceau pe sub ţinte. Mecanismele lor declanşatoare se stricau; focoasele lor nu detonau.

Trimiterea lor la ţintă era o artă. Cu ajutorul imaginii limitate oferite de periscop, un căpitan trebuia să estimeze viteza cu care se deplasa ţinta, direcţia ei şi distanţa faţă de submarin. El nu ochea ţinta în sine, ci un punct mult în faţă, ca şi cum ar fi tras în ţinte din argilă lansate în aer.

Poveştile cu accidente nefericite provocate de torpile erau frecvente printre echipaje. Un submarin înregistrase trei încercări eşuate de lansare de torpile în 24 de ore.[422] La cea de-a treia încercare, torpila se întorsese pe neaşteptate şi se deplasase în cerc înapoi către submarin şi fusese cât pe ce să-l lovească. Un alt submarin, UB-109, dintr-o categorie utilizată în primul rând pentru patrulări în zone costiere, încercase să lanseze un atac în timp ce era la suprafaţă.[423] Prima torpilă, lansată de la pupa, ieşise din tub şi se scufundase imediat. Căpitanul manevrase submarinul ca să poată trage din nou, de astă dată de la prora. Dar, potrivit unui raport al serviciilor secrete britanice de informaţii, „această torpilă a ieşit la suprafaţă de cinci-şase ori, a descris un cerc complet şi a ratat şi ea ţinta”.

Torpilele erau scumpe şi grele. Fiecare costa până la 5 000 de dolari – peste 100 000 în dolarii de astăzi – şi cântărea peste 1 360 de kilograme, de două ori greutatea unui automobil Ford Model T. Submarinul lui Schwieger avea spaţiu numai pentru şapte, dintre care două trebuia să fie ţinute în rezervă, pentru călătoria de întoarcere.

Dacă performanţa evaluată de Marina germană era valabilă pentru Schwieger în timpul patrulării, însemna că, în cazul în care lansa toate cele şapte torpile ale sale, numai trei reuşeau să lovească o navă şi să explodeze.

Ţinta lui Schwieger – presupusa navă britanică arborând steagul danez – se apropia în continuare.[424] Era la o distanţă de 300 de metri, echivalentul submarin al traiectoriei întinse a unui proiectil, când Schwieger dăduse ordin să se tragă. Ordinul fusese repetat de la un capăt la celălalt al submarinului.

Ceea ce ar fi trebuit să urmeze era un şuierat şi o trepidaţie, în timp ce torpila ieşea din tub, după care o înălţare bruscă, perceptibilă, a prorei, din cauza pierderii de greutate, imediat stăpânită de oamenii de la hidroplane.

Dar Schwieger nu auzise nimic şi nu simţise nimic. Linişte absolută.

Torpila nu plecase din tub. Un rateu – un mecanism de blocare nu reuşise să se deblocheze.

Ţinta îşi continuase drumul în apele sigure, adânci, ale Atlanticului de Nord, echipajul său neavând habar, după toate aparenţele, de cât de aproape fusese de un dezastru.

---

[419] Schwieger, Jurnal de război.

[420] Noaptea, navele rapide, cu toate farurile acoperite de apă, se dădeau de gol prin strălucirea siajului alb, care li se suia pe proră. Problema devenea acută atunci când o navă trecea prin ape expuse la fosforescenţa provocată de anumite organisme marine. Unii membri ai echipajelor de pe submarine au relatat că trăiseră un sentiment de

uimire la vederea siajelor de la prora, generate de distrugătoarele care goneau, chiar dacă acelea erau oponenţii lor cei mai letali. Un membru al echipajului a numit „priveliştea” cu pricina „încântătoare”. Comandantul de submarin Georg von Trapp a scris că, în astfel de momente, părea că distrugătoarele „purtau mustăţi albe” (Von Trapp, To the Last Salute, p. 75; Neureuther & Bergen, U-Boat Stories, pp. 112, 199).

[421] Notele traducătorului, la Arno Spindler, Der Handelskrieg mit UBooten (Războiul comercial cu submarine), Sertarul 2, Colecţia Bailey/Ryan; Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 165; Richard Wagner, „Lusitania’s Last Voyage”, Jurnal, Primăvara 2005 (la adresa: http://www.beyondships.com/files/hLUSITANIAarticler.pdf, p. 3).

[422] „U-58: Interrogation of Survivors” („U-58: Interogarea supravieţuitorilor”), în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4126, p. 5 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[423] „Report of Interrogation of Survivors of UB-109” („Raport de interogare a supravieţuitorilor submarinului UB-109”), în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4126, p. 7 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[424] Schwieger, Jurnal de război.

LUSITANIA: SOARE ŞI FERICIRE

William Meriheina, de la General Motors: „Marţi – reluarea jocurilor de pe punte. Vreme însorită grozavă.”[425]

Nellie Huston (31 de ani), de la clasa a doua, care mergea acasă, în Anglia: „Marţi: N-am scris o scrisoare în fiecare zi, observi. Sâmbătă seara, după ce ţi-am scris, m-am dus să mă culc şi am avut o noapte bună. Am primit patul de sus şi chiar nu ştiu dacă trebuia să pot sări direct în el, dar am încercat şi n-am putut, aşa c-a trebuit să chem însoţitorul de bord, să-mi aducă o scară. Se pare că le lipsesc multe lucruri, aşa c-a trebuit să aştept destul de mult. El a încercat să mă convingă să sar în pat, dar eu am fundul prea mare.”[426]

Jane MacFarquhar, din Stratford, Connecticut, care călătorea la clasa a doua cu fiica ei, Grace, de 16 ani: „Cred c-ar fi cu neputinţă de găsit o companie mai fericită de pasageri. Erau de toate vârstele: un număr mare de bebeluşi în braţele mamelor lor, copii de diverse vârste şi bărbaţi şi femei până la vârsta de 70 de ani. Lumea se bucura din plin de jocuri pe punte în timpul zilei, iar serile se bucura de concerte – soarele şi fericirea făcând aproape imposibile gândurile la pericol.”[427]

Charles Lauriat: „Pe măsură ce zilele treceau, pasagerii păreau să se bucure tot mai mult de ele, şi-şi făceau cunoştinţe, aşa cum îţi faci când traversezi oceanul”[428].

Dorothy Conner (25 de ani), din Medford, Oregon, de la clasa întâi: „N-am mai trecut niciodată printr-o călătorie mai lipsită de evenimente sau mai stupidă”[429].

[425] „Saves 15 Lusitania passengers, then writes to wife from raft” („Salvează 15 pasageri de pe Lusitania, pe urmă îi scrie soţiei de pe plută”), aflat în posesia Societăţii Istorice din New York.

[426] Scrisoare a lui Nellie Huston către „Ruth”, 1 mai 1915, apud Kalafus et al., Lest We Forget.

[427] „Narrative of Mrs. J. MacFarquhar” („Naraţiunea d-nei J. MacFarquhar”), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[428] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 69.

[429] Relatarea lui Dorothy Conner, apud Kalafus et al., Lest We Forget.

CAMERA 40: ORION NAVIGHEAZĂ

Marţi, pe 4 mai, Amiralitatea a decis că nu mai putea ţine vasul HMS Orion la Devonport, dar a luat măsuri de precauţie, ca să fie sigură că supercuirasatul ajungea în siguranţă la baza Marinei de la Scapa Flow.

Amiralul Oliver a ordonat ca nava să plece în noaptea aceea, la adăpostul întunericului, şi a dat instrucţiuni precise să navigheze 50 de mile marine spre vest, până trecea de insulele Scilly, apoi să vireze spre nord şi să se menţină la cel puţin 100 de mile în largul coastelor irlandeze, cât mai dura călătoria.[430] A repartizat, de

asemenea, patru distrugătoare – HMS Laertes, Moorsom, Myngs şi Boyne –, ca să servească drept escortă, până când Orion ajungea în largul oceanului.

O succesiune de rapoarte către Amiralitate[431] oferă o relatare pas cu pas a înaintării vasului Orion, inclusiv a modificărilor de viteză. A fost nava cel mai atent urmărită în largul oceanului.

Înregistrările telegrafice ale Amiralităţii arată că nu s-a făcut absolut nici o referire la Lusitania, de acum aflată de patru zile în plin voiaj şi la jumătatea drumului între o parte şi cealaltă ale Atlanticului.

La Londra, în Camera de Război de la Amiralitate, ajungeau mesaje care anunţau noi reperări de submarine şi noi atacuri. În dimineaţa de duminică, 2 mai, o navă franceză, Europe, fusese torpilată şi scufundată în largul arhipelagului Scilly.[432] Un paznic de far din altă parte raportase că distinsese un „vas cu aburi fugărit de un submarin”. O navă de transport de cărbuni a Amiralităţii, Fulgent, fusese torpilată în largul stâncilor Skelling Rocks, la vest de Irlanda; nouă membri ai echipajului ei fuseseră salvaţi şi ajunseseră la Galway luni seara. Marţi, 4 mai, dimineaţa devreme, un observator a raportat că reperase un submarin la suprafaţă, la nord-vest de Frenchman’s Rock – „Stânca Francezului” – din arhipelagul Scilly. Îl văzuse deplasându-se spre est, pe urmă intrând în imersiune. În aceeaşi dimineaţă, la ora 3:15, un paznic de coastă a raportat o „perdea mare de flăcări”[433], înălţându-se de pe marea din largul comitatului Mayo.

În Camera 40, însă, comandantul Hope şi spărgătorii lui de coduri nu auziseră nimic nou de la Kptlt. Walther

Schwieger. Submarinul său era prea departe de Germania ca să încerce să comunice prin unde radio. Camera 40 nu putea decât să presupună că Schwieger era tot în drum spre zona sa de patrulare din Marea Irlandei.

A fost un moment ciudat din istoria războiului naval. Camera 40 ştia că un submarin se îndrepta spre sud, către Liverpool; ştia istoricul acelui submarin; ştia că se afla, în acel moment, undeva în Atlanticul de Nord, având ordine să scufunde transportoarele de trupe şi orice alt vas britanic pe care-l întâlnea; şi ştia, de asemenea, că submarinul era înarmat cu îndeajuns de multe proiectile şi torpile, încât să scufunde o duzină de nave. Era ca şi cum s-ar fi ştiut că un anumit criminal umbla liber pe străzile Londrei, înarmat cu o anumită armă, şi că avea să dea, mai mult ca sigur, o lovitură într-un anumit cartier în următoarele zile, singura necunoscută fiind momentul exact.

Liniştea nu însemna nimic. La un moment dat, U-20 avea să-şi facă prezenţa cunoscută.

---

[430] Telegramă a Amiralităţii către Comandantul-Şef de la Devonport, 4 mai 1915, şi telegramă a lui Stockton către Amiralitate, 5 mai 1915, ambele în „Home Waters: General Operation Telegrams” („Apele interioare. Telegrame privind operaţiunile generale”), 1–5 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/ 112 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[431] Telegramă a Amiralităţii către Comandantul-Şef, 4 mai 1915; telegramă a Centrului Naval din Devonport către

Amiralitate, 4 mai 1915; telegramă a lui Stockton către Amiralitate, 5 mai 1915; telegramă de pe Orion (via Pembroke) către Amiralitate, 5 mai 1915 şi telegramă a Comandantului-Şef, de la sediul principal al Flotei, către Amiralitate, 5 mai 1915 – toate incluse în „Home Waters: General Operations Telegrams”, 1–5 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/112 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[432] Registrul „Subs” („Submarine”), 2 mai 1915, ora 10:30, şi 3 mai, ora 2:30, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4101 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii); The New York Times, 3 mai 1915.

[433] Registrul „Subs” („Submarine”), 4 mai 1915, ora 3:32, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4101 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

U-20: FRUSTRARE

Marţi, la ora 19:40[434], Schwieger a zărit, în sfârşit, coastele Irlandei. Un far se înălţa la orizont, abia vizibil în ceaţa care se răspândea.

Ziua fusese o dezamăgire. Valuri puternice făcuseră deplasarea incomodă pentru echipajul de jos, iar Schwieger nu găsise nici o ţintă care să merite să fie atacată. O dragă înarmată se apropiase pentru scurt timp, dar el îşi dăduse seama că avea pescajul atât de mic, încât o torpilă ar fi trecut pe sub chila ei, probabil. Vizibilitatea fusese scăzută în cea mai mare parte a zilei, cu toate că, pe seară, se îmbunătăţise atât de mult, încât putea vedea

obiecte îndepărtate. Pâcla care se aduna, însă, prevestea o noapte cu ceaţă.

Un sfert de oră mai târziu, apăruse un vas cu aburi, care se apropia de U-20. Era încă departe, dar părea să fie un vas cu un tonaj semnificativ. Schwieger ordonase o imersiune la nivel periscopic şi-şi pregătise atacul. Poziţionase submarinul la un unghi de 90 de grade faţă de direcţia de deplasare a navei, ca să stabilească ceea ce el numea o „lovitură directă, neobstrucţionată, din prora”, şi alesese, o dată în plus, o torpilă din bronz.

Pe măsură ce se apropia, însă, nava părea să-şi reducă dimensiunile. Ceva legat de lumina ştearsă şi de ceaţă produsese o iluzie optică, făcând ca vasul să pară mare la început, dar, cu cât se apropia, cu atât se micşora. Schwieger îi estimase tonajul la numai 1 500 de tone. Era ceva, totuşi. Manevrase în aşa fel, încât, atunci când direcţia de deplasare a navei o intersecta pe a lui, să-i despartă numai 300 de metri. Ţinta se afla încă la o distanţă de o milă marină.

Şi, atunci, în timp ce el se uita la ea prin periscop, nava îşi schimbase cursul. La distanţa aceea, nu avea nici o şansă s-o ajungă din urmă.

Chiar şi din simplul prozaism al jurnalului său de bord, reieşea clar frustrarea lui Schwieger: „Era imposibil ca vasul acela cu aburi să ne fi văzut”, a scris el. Identificase nava ca fiind un vas suedez, Hibernia, „cu însemne neutre, fără steag”.

Apoi, Schwieger adusese iarăşi submarinul U-20 la suprafaţă şi-şi continuase deplasarea pe direcţia sud, într-

o noapte pe care o descria ca fiind excepţional de întunecată.

---

[434] Schwieger, Jurnal de război.

LONDRA / BERLIN / WASHINGTON: ALINARE REFUZATĂ

În acea zi de miercuri, 5 mai, oficialitatea de cel mai înalt rang din Marina Marii Britanii, primul-lord al Amiralităţii, Winston Churchill, a părăsit Londra, îndreptându-se spre Paris. A putut face acest lucru într-o siguranţă destul de mare, deoarece o combinaţie de măsuri de protecţie – mine marine şi capcane pentru submarine la capătul estic al Canalului Mânecii şi patrule serioase de-a lungul lui – făcuseră canalul prea periculos pentru a fi traversat de submarine în mod regulat. Cu toate că Churchill a călătorit incognito şi s-a înregistrat la hotel sub un nume fals, vizita lui n-a prea fost un secret. El avea întâlniri cu oficialităţi italiene şi franceze, ca să decidă cum să fie folosită flota italiană în Marea Mediterană, acum, că Italia intrase în război – pe 26 aprilie – de partea Marii Britanii, a Franţei şi a Rusiei. După aceea, cum făcuse şi cu alte ocazii, Churchill plănuia să se ducă pe front, să petreacă puţin timp cu mareşalul sir John Denton Pinkstone French, comandantul Corpului Expediţionar Britanic din Franţa.

În lipsa lui Churchill, Amiralitatea a devenit un loc mult mai liniştit. De regulă, el menţinea un control strict asupra

chestiunilor navale, inclusiv asupra detaliilor legate de operaţiunile zilnice, care, cel puţin teoretic, ar fi trebuit lăsate în seama oficialului numărul doi din Amiralitate, şeful Statului-Major al Forţelor Navale. Acest fapt îl punea pe Churchill, atunci în vârstă de 40 de ani, în conflict direct cu ocupantul acelui post, amiralul Jacky Fisher, de 74 de ani.

Dacă Churchill semăna cu un buldog, Fisher era ca o broască râioasă mare, cu ochii bulbucaţi, sosia unui viitor actor pe nume László Löwenstein, mai cunoscut după numele său de scenă, Peter Lorre. Asemenea lui Churchill, Fisher era încăpăţânat şi avea tendinţa să se consume în detaliile minuţioase ale operaţiunilor navale. Atunci când ambii erau prezenţi, tensiunea era cuvântul de ordine al zilei. Un ofiţer de Marină îi scria soţiei sale: „Situaţia e ciudată – doi bărbaţi foarte puternici şi inteligenţi, unul bătrân, şiret şi cu o experienţă vastă, altul tânăr, încrezător în sine, cu o mare mulţumire de sine, dar instabil. Nu pot lucra împreună, nu pot fi amândoi şefi.”[435] Churchill părea să-şi fi pus în minte să-i uzurpe rolul lui Fisher. „Energia şi capacitatea de muncă” ale lui Churchill „erau aproape înfiorătoare”, scria şeful spionajului, „Clipitorul” Hall. „Note şi memorandumuri pe orice temă imaginabilă curgeau din biroul său, la orice oră din zi şi din noapte. Ce era mai rău, cerea informaţii care, în mod obişnuit şi pe bună dreptate, ar fi ajuns numai la şeful Statului-Major al Forţelor Navale, lucru care, în mai multe rânduri, a provocat confuzii şi critici nemeritate.”[436]

Ceea ce le făcea relaţia şi mai tumultuoasă era faptul că Fisher părea să se prăbuşească şi să fi ajuns în pragul nebuniei. Hall scria: „Treptat, noi, cei din Amiralitate, n-am putut să nu ne dăm seama că Fisher, aşa cum îl cunoscuserăm, nu mai era cu noi.[437] În locul lui rămăsese

un om greu chinuit şi deziluzionat, care-şi supraevalua puterile în încercarea de a merge mai departe. Ocazional, poate că mai dădea dovadă de vechile sale sclipiri de genialitate, dar, mai jos de suprafaţă, totul era departe de a fi bine... În orice clipă, simţeam noi, avea să vină punctul critic." Amiralul Jellicoe, comandantul Marii Flote, devenea şi el tot mai îngrijorat: „Starea de fapt, în cadrul Statului-Major" – a scris el într-o scrisoare din 26 aprilie către un coleg ofiţer, – „este la fel de proastă sau chiar mai proastă decât mă temeam. E regretabil că lucrurile sunt aşa cum sunt, şi nu există absolut nici un dubiu că Flota îşi pierde rapid încrederea în conducere."[438]

Churchill recunoştea energia lui Fisher şi geniul său dinainte. „Dar avea 74 de ani", a scris Churchill, într-o încercare piezişă de discreditare. „La fel ca într-un mare castel care se lupta demult cu timpul, măreţul turn central se înălţa intact şi aparent nepieritor. Dar fortificaţiile exterioare şi parapeţii slăbiseră, iar conducătorul lui poruncitor locuia numai în apartamentele şi pe coridoarele lui speciale, cu care se familiarizase de o viaţă."[439] Acest lucru, însă, fusese exact ceea ce sperase Churchill, când îl adusese pe Fisher înapoi ca prim-lord al Marinei: „L-am luat, pentru că ştiam că era bătrân şi slab şi că puteam să ţin frâiele în propriile mâini"[440].

În mai 1915, scria Churchill, Fisher suferea de „o mare epuizare nervoasă"[441]. El însuşi fiind plecat la Paris, Fisher preluase comanda şi abia dacă părea în stare de această sarcină. „Arătase o suferinţă şi o anxietate făţişe în faţa faptului de a fi lăsat singur la comanda Amiralităţii", scria Churchill. „Fără îndoială că bătrânul amiral era groaznic de neliniştit de imensa presiune a vremurilor şi de cursul pe care-l luaseră evenimentele."[442]

În absenţa lui Churchill, a avut loc un incident care a părut să-i întărească neliniştile privitoare la sănătatea psihică a lui Fisher. Înainte de a pleca în Franţa, Churchill îi spusese soţiei sale, Clementine: „Numai să ai grijă de «bătrân» pentru mine”[443] – drept pentru care, Clementine l-a invitat pe Fisher să vină la ea la prânz. Nu-l plăcea, nici nu avea încredere în Fisher, şi se îndoia că el ar fi rezistat la stresul de a fi nevoit să conducă Amiralitatea în absenţa soţului ei. Prânzul a mers bine, totuşi, iar Fisher a plecat. Sau aşa a crezut Clementine.

La scurt timp după aceea, a părăsit şi ea camera de zi şi a descoperit că Fisher încă se mai afla în casa ei, „stând la pândă pe coridor”, potrivit unei relatări a fiicei soţilor Churchill, Mary. Clementine s-a speriat, îşi amintea Mary. „L-a întrebat ce voia, la care el i-a spus, într-un mod răstit şi cam incoerent, că, în vreme ce ea, fără îndoială, avea impresia că Winston stătea de vorbă cu sir John French, el se distra, de fapt, cu o iubită la Paris!”

Pentru Clementine, aceasta era o acuzaţie absurdă. Ea a rostit scurt: „Taci din gură, bătrân neghiob, şi ieşi afară”.

Churchill fiind la Paris, torentul de note şi de telegrame pe care le producea zilnic – „bombardamentul constant cu memorandumuri şi procese-verbale pe orice temă imaginabilă, tehnică sau de altă natură”[444], aşa cum descria asistentul lui Fisher – se potolise brusc. În comparaţie cu harababura care exista, de regulă, pe holurile sale, Amiralitatea devenise acum liniştită, ca să nu spunem neglijentă.

La ambasada americană din Berlin, ambasadorul James W. Gerard a primit o notă laconică, de două paragrafe, de la

Ministerul de Externe german. Mesajul, datat miercuri, 5 mai, amintea faptul că, în săptămânile precedente, „s-a întâmplat în mod repetat”[445] ca nave neutre să fie scufundate de submarine germane în zona de război desemnată. Într-un caz, se spunea în notă, un submarin scufundase o navă neutră „din cauza iluminării necorespunzătoare a marcajelor ei neutre”.

Nota îi solicita lui Gerard să transmită aceste informaţii la Washington şi să recomande ca Statele Unite „să avertizeze din nou navele americane care se deplasează în circuit împotriva traversării zonei de război fără a-şi lua măsurile de precauţie corespunzătoare”. Navele, se spunea în notă, urmau să se asigure că îşi făceau marcajele neutre „cât de clare posibil şi, mai ales, că le luminează prompt la căderea serii şi în timpul nopţii”.

Gerard a expediat acest mesaj către Departamentul de Stat, în ziua următoare.

La Washington, preşedintele Wilson se vedea răvăşit emoţional, din motive fără legătură cu navele şi cu războiul.

Deja se îndrăgostise mai profund ca oricând de Edith Galt şi avea perspectiva de a nu mai fi singur. În seara de marţi, 4 mai, Wilson îşi trimisese automobilul Pierce-Arrow s-o ia pe Edith şi s-o aducă la Casa Albă, la cină. Ea purtase o rochie de seară albă, din satin, cu „dantelă crem şi numai o urmă de catifea verde-smarald la marginea decolteului pătrat adânc, şi pantofi verzi care să se asorteze”[446], îşi amintea Edith mai târziu. După aceea, Wilson o condusese afară, sub porticul sudic, unde stătuseră singuri, fără însoţitori. Era o seară caldă, cu

aerul înmiresmat de parfumul bogat al primăverii de la Washington. El îi spusese c-o iubea.

Ea se mirase: „A, dar nu poţi să mă iubeşti” – îi răspunsese –, „pentru că nu mă cunoşti cu adevărat, şi a trecut mai puţin de un an de când a murit soţia ta”.

Wilson, netulburat, îi spusese: „M-am temut, cunoscându-te, că aveam să te şochez, dar n-aş mai fi un domn, dac-aş continua să caut prilejuri să te văd, fără să-ţi spun ceea ce le-am spus fiicelor mele şi lui Helen: că vreau să fii soţia mea”.

Deci nu doar dragoste – în sine, o declaraţie frapantă –, ci şi căsătorie.

Edith îl refuzase. Îşi moderase refuzul printr-un bilet pe care-l compusese mai târziu, în noaptea aceea, după ce Wilson o lăsase la apartamentul ei. „Este mult trecut de miezul nopţii”, scrisese ea miercuri dis-de-dimineaţă, pe 5 mai. „Am stat pe scaunul mare de lângă fereastră, privind afară în noapte; de când ai plecat, toată fiinţa mea e trează şi vibrează!”

Îi spunea că exprimarea dragostei lui şi mărturisirea singurătăţii o lăsaseră îndurerată. „Cât de mult vreau să te ajut! Ce plăcere şi ce privilegiu de negrăit consider că este faptul de a mi se permite să împărtăşesc aceste zile încordate, zile teribile, de responsabilitate, cum mă emoţionez până în vârfurile degetelor, când îmi amintesc de lucrul extraordinar pe care mi l-ai spus în seara asta, şi cât de jalnic de săracă sunt să nu am nimic să-ţi ofer în schimb. Nimic – vreau să spun – proporţional cu darul tău minunat!”

Aici, ea se alătura efortului universal al bărbaţilor şi femeilor, de-a lungul timpului, de a alina refuzul, astfel încât să nu piardă pentru totdeauna un prieten.

„Sunt femeie – şi gândul că tu ai nevoie de mine este încântător!”, a scris ea. „Dar, dragă suflet apropiat, nu poţi oare să ai încredere în mine şi să mă laşi să te conduc de la gândul că ai pierdut ceva prin onestitatea ta neînfricată, la convingerea că, având atâta sinceritate între noi, nu avem de ce să ne temem – ne vom ajuta şi încuraja unul pe altul.”

Apoi adăuga: „Ai fost sincer cu mine şi poate că eu am fost prea deschisă faţă de tine – dar, dacă este aşa, iartă-mă!”

Ceva mai târziu, în acea dimineaţă, când soarele era pe cer şi ziua, în desfăşurare, Edith şi Helen Bones au făcut încă o plimbare în Parcul Rock Creek. S-au aşezat pe nişte stânci, ca să se odihnească. Helen a privit-o aspru pe Edith şi i-a spus: „Vărul Woodrow arată realmente rău în dimineaţa asta”[447]. Helen îşi iubea vărul şi era protectoare faţă de el. Îl poreclise „Tigrul”, nu datorită vreunei înclinaţii lascive, ci deoarece, aşa cum povestea Edith mai târziu, „atât de vrednic de milă era, închis acolo în cuşcă, la Casa Albă, visând să vină şi să plece, aşa cum făcea ea, încât îi amintise de un tigru splendid, bengalez, pe care ea îl văzuse cândva – niciodată liniştit, mereu în mişcare, agitat, supărat pe gratiile care-i interziceau viaţa în toată splendoarea ei, viaţă pe care o crease Dumnezeu pentru el”[448]. Acum, în parc, Helen a izbucnit în lacrimi. „Tocmai când credeam că apărea puţină fericire în viaţa lui!”, a zis ea. „Şi uite că tu-i frângi inima.”[449]

Într-o intervenţie stranie, cinematografică, doctorul Grayson a apărut deodată, dintr-un desiş de copaci din

apropiere, călare pe un cal – un cal mare alb, nici mai mult, nici mai puţin. A întrebat-o pe Helen ce se întâmplase, iar ea a răspuns repede că se împiedicase şi căzuse. „Nu părea s-o fi crezut” – scria Edith –, „dar s-a prefăcut c-o credea şi a plecat mai departe călare.”[450]

Sosirea lui fusese un lucru oportun, adăuga ea, „căci începeam să mă simt ca o infractoare şi vinovată de ingratitudine josnică”. A încercat s-o lămurească pe Helen că nu era un „căpcăun”, că, pur şi simplu, nu-şi putea „da consimţământul pentru ceva ce nu simţeam”. I-a spus lui Helen că înţelegea că se juca „cu focul în ceea ce-l privea [pe Wilson], căci întreaga lui fire era intensă şi nu aştepta de bunăvoie; dar că trebuie să am timp să-mi înţeleg şi eu cu adevărat propria inimă”[451].

Refuzul lui Edith i-a provocat lui Wilson multă amărăciune şi l-a lăsat dezorientat, într-un timp în care evenimentele mondiale îi solicitau atenţia. Chiar şi Marea Britanie devenise o sursă din ce în ce mai mare de iritare. Încercând să întrerupă fluxul de provizii de război către Germania, navele militare britanice opriseră nave americane şi luaseră în posesiune încărcături americane. La începutul războiului, Wilson se îngrijorase că acţiunile Marii Britanii puteau să indigneze atât de mult publicul american, încât să provoace un conflict serios între cele două naţiuni. Diplomaţia, o vreme, calmase tensiunile. Dar apoi, pe 11 martie 1915, ca răspuns la declaraţia Germaniei privitoare la „zona de război”, din luna precedentă, guvernul britanic emisese un nou şi surprinzător „Decret al Cabinetului”, care anunţa intenţia sa oficială de a opri orice navă care naviga înspre sau dinspre Germania, indiferent dacă era neutră sau nu, şi de a opri navele care se îndreptau chiar şi către porturi neutre, pentru a stabili dacă încărcăturile lor ar putea

ajunge, în cele din urmă, pe mâini germane. Marea Britanie sporise, de asemenea, brusc şi semnificativ lista cu produse pe care le considera, de aici înainte, ca reprezentând contrabandă. Decretul îl indignase pe Wilson, care trimisese un mesaj oficial de protest, descriind planul Marii Britanii ca pe „o negare aproape incalificabilă a drepturilor suverane ale naţiunilor care se află acum în stare de pace”[452].

Mesajul nu rezolvase nimic. Veneau cu duiumul plângeri din partea companiilor americane de transporturi maritime de mărfuri, ale căror încărcături fuseseră reţinute sau confiscate, cu toate că Departamentul de Stat reuşise să asigure eliberarea promptă a unui automobil[453] expediat pe cale maritimă de un american cu o poziţie socială importantă. Pentru britanici, miza era, pur şi simplu, prea mare, ca să admită compromisuri. Aşa cum scrisese în toamna precedentă ambasadorul Marii Britanii în America, Cecil Spring Rice, „În lupta pe viaţă şi pe moarte în care am intrat acum, este esenţial să împiedicăm proviziile de război să ajungă la armatele şi fabricile germane”[454].

Neutralitatea Americii părea tot mai greu de menţinut. Într-o scrisoare către o prietenă, Mary Hulbert, Wilson scria: „Anglia şi Germania ne vor scoate împreună din minţi, probabil, pentru că deseori parcă ar fi ele însele demente, cu provocările inutile pe care le inventează”[455].

Totuşi, Wilson recunoştea diferenţa fundamentală dintre modurile în care cele două părţi îşi puneau în aplicare campaniile împotriva traficului comercial. Marina Regală britanică se purta într-o manieră politicoasă şi adesea plătea pentru mărfurile de contrabandă pe care le lua în posesiune; Germania, de cealaltă parte, părea tot mai dispusă să scufunde nave comerciale fără avertisment –

chiar şi pe cele care aveau marcaje neutre. Atacul cu torpilă asupra navei Gulflight fusese un caz elocvent. În cadrul Departamentului de Stat, subsecretarul Robert Lansing avertizase că, în lumina atacului împotriva navei Gulflight, Statele Unite erau obligate să adere la declaraţia din februarie a lui Wilson, care susţinea categoric tragerea „strictă la răspundere” a Germaniei pentru acţiunile sale. Wilson nu făcuse nici un comentariu public, dar el şi Secretarul de Stat Bryan comunicaseră, în discuţiile din culise cu jurnaliştii, că administraţia avea să trateze incidentul într-o manieră raţională: „Nici o acţiune diplomatică oficială nu va fi întreprinsă de Guvernul Statelor Unite... până ce nu se vor fi lămurit toate datele şi nu se va fi ajuns la o hotărâre”[456], anunţa The New York Times, într-o relatare de pe prima pagină de miercuri, 5 mai.

În realitate, Wilson considera neliniştitor incidentul cu petrolierul Gulflight. Aceasta era o navă americană; în atac, fuseseră ucişi trei oameni. Mai mult decât atât, se petrecuse fără avertisment. Deşi incidentul nu-l frapase pe Wilson ca fiind atât de important, încât să atragă naţiunea în război, el, totuşi, cerea un protest de un fel sau altul. În acea zi de miercuri, Wilson i-a telegrafiat prietenului său, colonelul House, care încă mai era la Londra, pentru a-i cere sfatul cu privire la ce fel de răspuns avea să trimită Germaniei.

House i-a recomandat „o scrisoare incisivă”, adăugând: „Mă tem c-ar putea să apară în orice moment o ruptură mai serioasă, căci ei par să nu ţină deloc seama de consecinţe”[457].

[435] Marder, From the Dreadnought to Scapa Flow, p. 226. Chiar şi orarele lor intrau în conflict. Cele mai bune ore pentru Fisher erau dis-de-dimineaţă, între ora 4 şi micul-dejun; se culca la fel, devreme, până la ora nouă seara. Churchill începea să lucreze la ora opt dimineaţa, când încă se afla în pat, şi continua până la ora 1. După cum îşi amintea contra-amiralul sir Douglas Brownrigg: „Oferea un spectatol de-a dreptul extraordinar, cocoţat într-un pat uriaş, cu toată plapuma presărată cu cutii cu mesaje, roşii şi de toate culorile, şi cu un stenograf stându-i la picioare – domnul Churchill însuşi, cu un trabuc enorm Corona în gură, un pahar cu apă caldă pe masa de lângă el şi un carnet pe genunchi!” (p. 267).

[436] „Lord Fisher and Mr. Churchill” („Lordul Fisher şi d-l Churchill”), Hall 3/5 (arhiva personală Hall). Violet Asquith, fiica primului-ministru Herbert Asquith, a fost o observatoare atentă a vremurilor ei şi a oamenilor pe care i-a întâlnit, inclusiv Churchill şi Fisher. Ea cita următoarele cuvinte ale lui Churchill: „Cred că trebuie să vină asupra mea un blestem, pentru că sunt atât de fericit. Ştiu că acest război zdrobeşte şi ruinează vieţile a mii de oameni în fiecare moment – şi, totuşi, eu mă bucur de fiecare secundă pe care o trăiesc” (citat în Hough, Winston and Clementine, p. 286). Avea, de asemenea, şi câteva observaţii, formulate în termeni eufemistici, despre Fisher. „Le-am spus atât tatălui meu, cât şi lui Winston că, deşi nu mă îndoiam de geniul lordului Fisher, îl consideram periculos deoarece îmi părea nebun” (citat ibidem, p. 284). Cu altă ocazie, observa, „Ce om straniu este!” (citat ibidem, p. 306). S-a întâmplat ca unul dintre prietenii apropiaţi ai Violetei Asquith, Archie Gordon, să navigheze cu Lusitania în decembrie 1908. A avut parte de un fel de dezamăgire: „Sperasem să avem parte de noi senzaţii,

experienţe şi că urma să cunosc noi oameni”, îi scria el într-o scrisoare. „În schimb, am avut parte de ceva foarte asemănător cu un hotel hiper-plictisitor, cu uşile şi ferestrele închise.” Traversarea a fost vijelioasă şi, la început, incomodă, apoi s-a îmbunătăţit. „Marea s-a liniştit, soarele a ieşit şi oameni pe care până atunci nici n-ai fi visat să-i vezi au ieşit la iveală precum iepurii” (Carter & Pottle, Lantern Slides, p. 172).

[437] „Lord Fisher and Mr. Churchill”, Hall 3/5 (arhiva personală Hall).

[438] Scrisoare a lui Jellicoe către sir Frederick Hamilton, 26 aprilie 1915 (arhiva personală Jellicoe).

[439] Churchill, The World Crisis, p. 230.

[440] Hough, Winston and Clementine, p. 270.

[441] Churchill, The World Crisis, p. 443.

[442] Churchill, The World Crisis, p. 443.

[443] Soames, Clementine Churchill, pp. 157–158; Hough, Winston and Clementine, p. 270.

[444] Marder, Fear God and Dread Nought, p. 209.

[445] Telegramă a lui James Gerard către William Jennings Bryan, 6 mai 1915, în Foreign Relations.

[446] E.B. Wilson, My Memoir, p. 61.

[447] E.B. Wilson, My Memoir, pp. 61–62.

[448] E.B. Wilson, My Memoir, p. 67.

[449] E.B. Wilson, My Memoir, pp. 61–62.

[450] E.B. Wilson, My Memoir, p. 62.

[451] E.B. Wilson, My Memoir, p. 62.

[452] Telegramă a lui William Jennings Bryan către Edward Grey, via Walter Hines Page, 30 martie 1915, în Foreign Relations; Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 347.

[453] William Jennings Bryan către Consulul General al Statelor Unite, Londra, 3 mai 1915, în Foreign Relations.

[454] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 348.

[455] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 348.

[456] New York Times, 5 mai 1915.

[457] Seymour, Intimate Papers, vol. 1, p. 432.

LUSITANIA: DECLARAŢIA

La bordul Lusitaniei, buletinul zilnic al companiei Cunard punea pasagerii la curent cu ştirile despre război, dar, asemenea ziarelor de pe uscat, relata numai mişcările importante de forţe, ca şi cum războiul ar fi fost un joc practicat cu piese de joc şi zaruri, şi nu implica oameni în carne şi oase. Aceste relatări nu surprindeau realitatea luptelor terestre, care se desfăşurau atunci mai ales în Dardanele, unde ofensiva maritimă şi terestră a Aliaţilor se blocase, iar forţele britanice şi franceze săpaseră tranşee care le imitau pe acelea de pe frontul de vest.

Partea cea mai terifiantă a luptei era ieşirea din tranşee – să te ridici în picioare şi să ieşi afară, ştiind că forţele inamice aveau să dezlănţuie în acel moment focul automat, care ar fi continuat până la încheierea ofensivei, fie printr-o victorie – câţiva metri câştigaţi –, fie printr-o înfrângere – câţiva metri pierduţi –, dar, fără excepţie, cu jumătate din batalionul uneia dintre părţi format din morţi, răniţi sau dispăruţi. „N-am să uit niciodată momentul când am fost nevoiţi să părăsim adăpostul tranşeelor”, scria soldatul britanic Ridley Sheldon despre bătălia de la Perditions's, din extremitatea sud-vestică a peninsulei Gallipoli. „Este cu adevărat înfiorător primul pas pe care-l faci – chiar în faţa focului mortal, şi realizând că, în orice moment, poţi fi împuşcat; dar, dacă nu eşti lovit, atunci parcă prinzi curaj. Când vezi peste tot, de jur împrejurul tău, oameni ca tine, acest lucru te inspiră, cu hotărârea de a avansa. Am ieşit afară, peste parapetul cu baionete fixe – un rând întreg din batalionul nostru ca vântul. Dar a fost o crimă absolută, căci oamenii cădeau ca spicele în faţa secerii.”[458]

Răniţii zăceau în câmp deschis ori în găuri de obuz, aşteptând brancardierii care puteau să nu vină ore întregi sau chiar zile la rând. Rănile variau de la tăieturi minore de şrapnel până la desfigurări groteşti. „M-am întors în tranşee şi am văzut ce nu văzusem înainte, căci fumul se risipise acum”[459], scria căpitanul Albert Mure, tot despre Perditions's. Un obuz tocmai aterizase în tranşeea lui, în locul în care, doar cu câteva clipe mai devreme, scrisese mesaje care urmau să fie duse de doi soldaţi. Un soldat supravieţuise, celălalt nu. „Corpul şi capul lui se aflau la un metru sau un metru şi jumătate unul de altul. Doi dintre radiotelegrafiştii mei au fost şi ei ucişi, mutilaţi atât de oribil, încât a le descrie starea ar fi ceva de neiertat.”

În altă parte, la Perditions's, sergentul Denis Moriarty şi Primul său Regiment de Infanterie Regală din Munster respinseseră un asalt turcesc început la ora 22. „S-au târât până la tranşeele noastre, erau cu miile, şi au făcut noaptea hidoasă din cauza răcnetelor şi strigând «Allah, Allah!» N-am putut să nu-i secerăm.”[460] Unii reuşiseră să ajungă în tranşeea lui Moriarty: „Când turcii au ajuns aproape, diavolii au folosit grenade de mână, şi puteai recunoaşte morţii noştri numai cu ajutorul plăcuţelor de identificare. Dumnezeul meu, ce privelişte ne-a întâmpinat la ivirea zorilor, în această dimineaţă!” Atunci când forţele de invazie ale Aliaţilor aveau să fie evacuate, în cele din urmă, în ianuarie 1916, circa 265 000 de oameni din trupele Aliaţilor şi 300 000 de turci erau morţi, răniţi sau dispăruţi.[461]

Marinarii de pe navele concentrate în larg n-o duceau mai bine. Escadra era una impresionantă – sute de vase, variind de la dragoare până la cuirasate uriaşe. Dar multe erau chiar în bătaia artileriei turceşti, fixată pe teren înalt, care arunca mii de tone de materiale explozive puternice pe punţile lor. Nava de luptă franceză Suffren fusese lovită de un proiectil care-i distrusese o turelă şi aprinsese un foc adânc în interiorul cocii sale; un alt proiectil îi distrusese coşul de fum din faţă. Contraamiralul Émile Guépratte coborâse de pe puntea de comandă, pentru a cerceta avariile şi pentru a ridica moralul marinarilor săi. „Scena” – scria el – „a fost tragic de macabră: întruchipare a distrugerii, flăcările n-au iertat nimic. În ceea ce-i priveşte pe tinerii noştri, atât de sprinteni, atât de încrezători în propriile puteri cu câteva minute înainte, [zăceau] morţi cu toţii acum pe puntea pustiită – schelete arse, înnegrite, contorsionate în toate direcţiile, nici urmă de îmbrăcăminte, căci focul devorase tot.”[462]

La bordul Lusitaniei era liniște. Erau cărți, și trabucuri, și mâncăruri fine, și ceaiul de după-masă, și ritmul lejer al vieții la bordul navei: plimbările pe punte, conversațiile lângă balustrade, croșetatul și simpla odihnă într-un scaun de pe punte, în briza oceanului. Din când în când, apărea câte o navă în depărtare; mai aproape – balenele.

La New York, miercuri, 5 mai, compania Cunard a furnizat, în sfârșit, biroului vamal declarația pentru toate mărfurile încărcate pe Lusitania. Spre deosebire de versiunea inițială de o pagină, prezentată de căpitanul Turner înaintea plecării, această „Declarație adițională” avea 24 de pagini și enumera peste 300 de mărfuri.

Erau blănuri de bizam, nuci, ceară de albine, șunci, bulgări de sare, produse pentru îngrijire dentară, cutii cu untură și butoaie cu limbi de vită; mașinării de la Compania de Ascensoare Otis; și atâtea bomboane – 157 de recipiente –, cât să copleșească imaginația tuturor școlarilor din Liverpool.[463] Declarația enumera, de asemenea, o cutie cu „Picturi în ulei”, acestea însoțindu-l pe pasagerul de la clasa întâi sir Hugh Lane, un colecționar de artă din Dublin. Identificarea unor asemenea bunuri doar ca picturi în ulei era un adevăr spus pe jumătate. Asigurarea picturilor acoperea suma de patru milioane de dolari (aproximativ 92 de milioane în dolarii de astăzi) și se zvonea că printre ele se numărau lucrări de Rubens, Monet, Tițian și Rembrandt.

Mai problematice, dar cu totul legale, conform legilor de neutralitate americane, erau cele 50 de butoaie și 94 de cutii cu pulbere de aluminiu și 50 de cutii cu pulbere de bronz, ambele foarte inflamabile în anumite condiții, precum și 1 250 de lăzi cu proiectile de artilerie încărcate

cu şrapnele, fabricate de Compania Metalurgică Bethlehem, destinate armatei britanice şi de care era grozavă nevoie pe frontul de vest, unde forţele britanice erau limitate de o criză severă de muniţie de artilerie. (Churchill a scris: „Armata, în Franţa, trăgea cu proiectile într-un ritm pe care nici unei administraţii militare nu i se ceruse vreodată să-l susţină”[464].) Proiectilele cu şrapnele erau, în esenţă, inactive.[465] Conţineau numai o încărcătură minimă de exploziv; fitilele de amorsare asociate lor erau împachetate separat şi înmagazinate în altă parte. Cartuşele care conţineau explozibilele puternice, necesare pentru a propulsa obuzele pe ţevile tunurilor nu se aflau printre mărfurile navei; acestea urmând să fie adăugate mai târziu, la un arsenal din Marea Britanie.

La bord se aflau, de asemenea, conform declaraţiei, 4 200 de cutii cu muniţie pentru carabine Remington, totalizând 170 de tone.

---

[458] Hart, Gallipoli, p. 244.

[459] Hart, Gallipoli, p. 244.

[460] Hart, Gallipoli, p. 210.

[461] Keegan, The First World War, p. 248.

[462] Hart, Gallipoli, p. 37.

[463] „Supplemental Manifest” („Declaraţie suplimentară”), în Colecţia Bailey/Ryan. Pentru suma asigurată, în ceea ce priveşte picturile lui Hugh Lane, vezi „Sir Hugh Percy

Lane”, la rubrica „People”, „Saloon (First Class) Passenger List”, pe site-ul Lusitania Resource (la adresa: http://www.rmslusitania.info/people/saloon/hugh-lane/).

[464] Churchill, The World Crisis, pp. 421, 447.

[465] Wood et al., The Sinking of the Lusitania, pp. 179–180.

U-20: ÎN SFÂRŞIT

În decursul dimineţii de miercuri, 5 mai, o ceaţă apăsătoare zăbovea deasupra apelor din largul coastelor Irlandei.[466] Începând cu ora 4 dimineaţa, de fiecare dată când Schwieger verifica vremea cu periscopul său, nu vedea decât o opacitate întunecată. A menţinut submarinul U-20 pe o direcţie sudică şi i-a păstrat viteza redusă, probabil în jur de cinci noduri, pentru a economisi energia acumulatorilor. La ora 8:25, Schwieger a apreciat că vizibilitatea era îndeajuns de bună, cât să aducă submarinul la suprafaţă, cu toate că valurile de ceaţă persistau de jur împrejurul lui.

Echipajul a oprit acum cele două motoare electrice şi a făcut trecerea la motoarele diesel, ca să aducă submarinul U-20 la viteză de croazieră şi ca să-i reîncarce acumulatorii. Undeva departe, spre stânga lui, în întuneric, erau coastele sud-vestice ale Irlandei; aici, un grup de stânci ieşeau în afară, în apele Atlanticului de Nord. Curând, avea să treacă de insula Valentia, unde britanicii construiseră un transmiţător puternic pe unde radio. Chiar şi operatorul radio al lui Schwieger prindea semnale puternice acum, de la turnul de pe Valentia, dar nu putea citi codurile în care erau trimise.

U-20 înainta prin perdele de ceaţă. La ora 12:50, Schwieger a socotit că se afla paralel cu Stânca Fastnet, deşi n-o putea vedea. Insuliţa era unul dintre cele mai avansate repere maritime ale Marii Britanii, un indicator de drum către „Apropierea dinspre Vest”. Imigranţii irlandezi din secolul al XIX-lea o cunoşteau sub numele de „Lacrima Irlandei”, deoarece era ultima bucăţică din Irlanda pe care o vedeau, înainte ca navele lor să pătrundă în Atlanticul de Nord, în drum spre America. Aici, Schwieger a ordonat un viraj la stânga, pentru a începe navigarea de-a lungul coastelor sudice ale Irlandei, către Liverpool. Aceasta era limita de sus a unui mare con din ocean, denumit Marea Celtică, unde navele ajungeau dinspre nord, vest şi sud. Era terenul perfect de vânătoare pentru un submarin, dar Schwieger nu vedea nimic.

El scria: „Toată după-amiaza, nici un vas cu aburi zărit, în ciuda vremii care se însenina, deşi ne aflam pe unul dintre principalele drumuri maritime”.

Vizibilitatea s-a îmbunătăţit. Curând, Schwieger a reuşit să vadă coasta irlandeză, dar numai pentru câteva momente. În următoarele trei ore, U-20 a patrulat la suprafaţă şi nu a întâlnit nici un fel de navă. Ceaţa de seară a început să se adune din nou.

Chiar înainte de ora cinci, când era în largul coastelor comitatului Cork, Schwieger a depistat ceea ce iniţial i s-a părut a fi un velier mare, cu greement pătrat. În ceaţă, făcea o impresie încântătoare, cu cele trei catarge ale sale cu pânzele umflate de vânt. Spre deosebire de alţi comandanţi de submarin, care şovăiau dacă să scufunde asemenea nave, Schwieger era de neclintit. El a văzut o ţintă. U-20 a virat către navă, iar oamenii lui Schwieger au încărcat şi au ţintit cu tunul submarinului.

Pe măsură ce se apropia, Schwieger a văzut că lumina şi ceaţa îl înşelaseră din nou. Nava, într-adevăr, avea trei catarge, dar era numai o biată goeletă. I-a făcut semn vasului să oprească. Deşi trăsese de multe ori fără avertisment, aici revenise, pentru scurt timp, la regulamentul crucişătorului. „Întrucât nu exista nici un pericol pentru submarinul nostru, dacă se apropia” – a scris el –, „ne-am îndreptat către pupa velierului.”

Le-a ordonat căpitanului goeletei şi echipajului de patru marinari să părăsească nava şi să aducă la U-20 certificatul de înregistrare şi declaraţia vamală pentru mărfurile încărcate. Goeleta s-a dovedit a fi Earl of Lathom, care plecase de la Liverpool, transportând pietre din Limerick. Cântărea cu totul 99 de tone.

Când echipajul goeletei a început să vâslească, Schwieger le-a ordonat oamenilor săi de la tun să înceapă să tragă în linia de plutire a goeletei. Cu toate dimensiunile ei mici şi cu încărcătura categoric nonflotabilă, vasul s-a dovedit a fi o ţintă anevoioasă. Una după alta, loviturile bubuiau peste apă şi explodau în coca lui. Servanţii de la tun ai lui Schwieger au avut nevoie de 12 obuze ca să-l scufunde.

Câteva ore mai târziu, când s-au lăsat amurgul şi ceaţa, Schwieger a descoperit încă o ţintă. Un vas cu aburi a ieşit din ceaţă, foarte aproape – atât de aproape, încât nu-i permitea lui Schwieger să pregătească un atac. Acesta a întors submarinul U-20 pentru a câştiga mai mult spaţiu de manevră, dar a menţinut vasul la suprafaţă. Vasul cu aburi s-a oprit, parcă aşteptând un control, potrivit regulamentului crucişătorului.

Văzut din afară, vasul cântărea aproximativ 3 000 de tone şi părea să fie norvegian, dar Schwieger şi pilotul său, Lanz, au simţit că ceva nu era în ordine. Marcajele erau neobişnuit de înalte pe cocă, iar Schwieger a suspectat că era posibil să fi fost vopsite pe prelate.

A manevrat în vederea unui atac cu torpilă. A cerut o torpilă din bronz, setată să se deplaseze la o adâncime de doi metri şi jumătate. Când U-20 s-a aflat la vreo 300 de metri de vasul cu aburi, Schwieger a ordonat să se tragă.

A ratat.

Bulele care se ridicau la suprafaţă de la motorul cu aer comprimat al torpilei îi arătau parcursul. Cu dâra torpilei înaintând către ţintă, nava a început să accelereze brusc şi şi-a schimbat direcţia de deplasare. După cum a bănuit Schwieger, torpila trecuse pe lângă ea sau pe sub pupa ei.

Acum, îi venise rândul lui Schwieger să fugă. Se temea că vasul ar fi putut fi înarmat. „După lovitură, am întors puternic şi am fugit, ca să evit pericolul de a se trage în noi”, a scris el. „Din acest motiv, nu am luat în considerare un al doilea atac. Vaporul a dispărut repede în ceaţă.”

În nota din jurnalul său de bord, de la ora 20:10 din acea seară, Schwieger a meditat la ce se petrecuse. Torpila părea că-şi redusese viteza când se apropiase de ţintă, nota el. „Consideram că un rateu era exclus, chiar şi după ce torpila fusese lansată, având în vedere poziţia noastră favorabilă şi faptul că vaporul nu putea înainta mult.” În mod remarcabil, nava reuşise chiar atunci să accelereze, deşi era oprită complet, şi evadase.

În ora următoare, ceaţa densă a revenit şi l-a forţat încă o dată pe Schwieger să intre în imersiune. Acesta a fost sfârşitul celei de-a şasea zile petrecută de el pe mare, şi nu scufundase decât un velier de 99 de tone.

---

[466] Schwieger, Jurnal de război.

REPERARE

DE LA: CAPUL KINSALE[467]

CĂTRE: AMIRALITATE

5 MAI, 1915

TRIMIS: ORA 19:55

PRIMIT: ORA 20:52

BARCĂ DE MICI DIMENSIUNI CU CINCI BĂRBAŢI LA O MILĂ MARINĂ SUD-EST CU O VÂSLĂ CU STEAGURI CU O PÂNZĂ ATAŞATĂ. DRIFTERUL D 145 LUAT ECHIPAJUL LA BORD

CU DESTINAŢIA KINSALE.

PAZA DE COASTĂ DE LA KINSALE INFORMATĂ.

[467] Telegramă de la Capul Kinsale către Amiralitate, 5 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegrams”, 1–5 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/112 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

CAMERA 40: SCHWIEGER DESCOPERIT

Întâi a sosit o ştire despre un tir de artilerie în ceaţă[468], trimisă în seara de miercuri, 5 mai, de la o staţie cocoţată pe Capul Vechi de la Kinsale, un promontoriu care se înfigea în Marea Celtică lângă Queenstown, Irlanda. Capul Vechi le era bine cunoscut marinarilor, care se foloseau adesea de el ca să-şi determine poziţia.

Cei de la Kinsale au trimis, după acest mesaj, o informare că o goeletă, Earl of Lathom, fusese scufundată în largul Capului Vechi. Aceasta le-a fost transmisă „Clipitorului” Hall şi primului-lord al Marinei Fisher, aflat temporar la conducerea Amiralităţii. Churchill era aşteptat să ajungă la Paris la miezul nopţii. Noul mesaj, primit la Londra la ora 22:46 şi notat într-un dosar cu deplasările submarinului U-20, întocmit de Camera 40, preciza că echipajul goeletei fusese salvat şi adus la Kinsale[469]. Membrii echipajului au raportat că, atunci când văzuseră ultima dată submarinul, acesta se îndrepta spre sud-est, către un vas mare cu aburi.

Cam în acelaşi timp, încă o telegramă a ajuns la Amiralitate, venind de la Centrul Naval de la Queenstown. Căpitanul unei nave britanice, Cayo Romano, raporta că o

torpilă fusese lansată către vasul său în largul insulei Stânca Fastnet. El nu văzuse deloc submarinul care o lansase. Acest lucru a fost, de asemenea, notat în Camera 40 şi transmis lui Hall şi Fisher.[470]

Apoi a venit un al patrulea mesaj[471], tot retransmis, că un submarin fusese reperat la 12 mile marine sud de Farul de la Daunt Rock, un far plutitor ancorat în largul intrării în portul Queenstown. Ora reperării fusese 21:30.

Comparând localizările acestor atacuri cu informaţiile transmise prin unde radio, interceptate mai înainte, ar fi trebuit să fie evident pentru cineva – pentru şeful Statului-Major Oliver, căpitanul Hall sau amiralul Fisher – că submarinul implicat era U-20, comandat de Kptlt. Walther Schwieger, care acţiona de-acum chiar pe una dintre principalele căi maritime ale Marii Britanii. O înregistrare detaliată a deplasărilor submarinului U-20, păstrată de Camera 40[472], includea o localizare precisă pentru seara aceea: „51º32’ N, 8º22’ V”. Aceste coordonate localizau submarinul chiar la sud-sud-est de Capul Vechi de la Kinsale.

Amiralitatea ştia prea bine că Lusitania urma să traverseze curând aceleaşi ape, dar nu a făcut nici un efort ca să-i furnizeze direct căpitanului Turner datele exacte ale evenimentelor din acea noapte. Între timp, HMS Orion, urmărit îndeaproape, îşi continua drumul către Scapa Flow, păzit neîntrerupt de cele patru distrugătoare trimise ca escortă. Ele au însoţit cuirasatul până când s-a aflat în siguranţă în Atlantic, îndreptându-se către nord, apoi şi-au început propriile călătorii de întoarcere.[473] Atunci, cele patru distrugătoare s-au aflat în raza ultimei poziţii a submarinului U-20 şi în calea pe care avea s-o urmeze în curând Lusitania, în drumul ei spre Liverpool. Nu s-a făcut

nici o încercare de a devia distrugătoarele. Unul, HMS Boyne, s-a întors direct la Devonport; celelalte trei s-au întors via insulele Scilly.

Orion a continuat să se îndrepte spre nord, urmând o direcţie de deplasare în zigzag, cu o viteză de 18 noduri, considerată mai mult decât suficientă pentru a scăpa de un submarin.[474]

Aflată de-acum în cea de-a cincea zi de traversare, Lusitania înainta către Marea Britanie singură, fără vreo escortă oferită sau planificată şi fără vreo instrucţiune de a naviga pe ruta nou deschisă şi mai sigură a Canalului de Nord – în ciuda faptului că nava transporta o încărcătură secretă şi valoroasă de cartuşe de carabină şi obuze cu şrapnel, de care era nevoie disperată.

Este posibil ca lipsa oricăror măsuri de protecţie să fi fost numai rezultatul unei neatenţii, Churchill fiind plecat în Franţa, iar Fisher, frământat de alte probleme şi, după toate aparenţele, alunecând pe panta nebuniei. Faptul a căpătat o nuanţă mai sinistră, totuşi, în lumina unei scrisori pe care Churchill i-o trimisese, mai devreme în acel an, şefului Departamentului Comercial, Walter Runciman, în care scrisese că era „foarte important să atragem nave neutre spre ţărmurile noastre, în speranţa de a stimula conflictul Statelor Unite cu Germania”[475].

Deşi nimeni n-a spus acest lucru în mod explicit, Marea Britanie spera că Statele Unite aveau să se simtă, la un moment dat, impulsionate să se alăture Aliaţilor, determinând astfel înclinarea irevocabilă a balanţei în favoarea lor.

După ce observa cât de drastic redusese campania cu submarine a Germaniei traficul dinspre America, Churchill îi spunea lui Runciman: „Din partea noastră, vrem să fie trafic maritim – cu cât mai mult, cu atât mai bine; şi, dacă o parte dintre nave au necazuri, este şi mai bine”.

---

[468] Telegramă de la Centrul Naval către Amiralitate, 5 mai 1915, în Lusitania Various Papers, Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii). În acea telegramă de natură să-ţi dea fiori se spune: „Capul Kinsale raportează 543 de sunete de foc de artilerie sud, ceţos, Capul Brow.”

[469] Telegramă de la Capul Kinsale către Amiralitate, 5 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegrams”, 1–5 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/112 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[470] Telegramă de la Centrul Naval din Queenstown către Amiralitate, 5 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegrams”, 1–5 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/112 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[471] Telegramă de la Centrul Naval din Queenstown către Amiralitate, 5 mai 1915 (ora 21:51), în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/112 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[472] Registru, Arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[473] Telegramă, Orion (via Pembroke) către Amiralitate, 5 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegrams”, 1-5 mai 1915, Arhivele Amiralităţii, ADM 137/112, Arhivele Naţionale ale Marii Britanii.

[474] Telegramă, Orion (via Pembroke) către Amiralitate, 5 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegrams”, 1-5 mai 1915, Arhivele Amiralităţii, ADM 137/112, Arhivele Naţionale ale Marii Britanii.

[475] Beesly, Room 40, p. 90; Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 202.

LUSITANIA: TINERE SERVIABILE

La ora 5:30, joi, 6 mai, pasagerii din cabinele de la clasa întâi, aşezate de-a lungul părţii de la babord a punţii bărcilor – Puntea A – de pe Lusitania, au auzit zarvă afară. Theodate Pope, de la A-10, şi-a amintit că a fost „trezită de ţipete şi tropăituri”[476]. Metalele se atingeau între ele cu un zăngănit; funiile se mişcau prin greementele care scoteau sunete ascuţite. Toate acestea erau amestecate cu înjurături înăbuşite şi zgomotele bărbaţilor care lucrau la o treabă care necesita forţă – ceea ce membrii echipajului posedau – şi coordonare – ceea ce nu posedau.

Cum nava mai avea încă o zi de parcurs până la intrarea în Marea Celtică, toţi membrii echipajului primiseră ordin de la căpitanul Turner să dezvelească şi să basculeze toate bărcile de salvare convenţionale de pe vas, adică pe acelea care erau atârnate de gruie de-a lungul ambelor laturi ale punţii bărcilor. Cele două bărci de urgenţă erau deja aşezate în poziţia necesară.

Turner acţiona prudent. Dacă era vorba să apară vreo urgenţă, bărcile puteau fi lansate din acea poziţie mai rapid şi cu un risc mai mic, decât dacă ar fi rămas fixate în poziţiile în care se aflau, când nava era în largul oceanului. La acea oră, puţini pasageri erau afară, pe punte, şi, astfel, era mai puţin probabil ca ei să se amestece în acest efort sau, mai rău, să fie răniţi, deşi Turner risca să provoace iritare, trezindu-i foarte devreme – şi acestea erau unele dintre cele mai scumpe cabine de pe navă.

Ofiţerul de gradul trei John Lewis, care conducea exerciţiile zilnice cu bărcile, dirija şi această operaţiune. Întâi, a spus el, „am adunat pe punte bucătarii, însoţitorii de bord, marinarii care stăteau de cart şi orice alţi lucrători pe care i-am putut aduna”[477]. Echipajul a început cu bărcile de la babord. Lewis a urcat pe puntea de navigaţie şi s-a poziţionat în centrul ei, în faţa cabinei Marconi, astfel încât să poată monitoriza întreaga operaţiune dintr-odată. Între şase şi opt oameni au fost repartizaţi la fiecare barcă. Pentru a evita ca echipamentele de deplasare a bărcilor şi cablurile de ancorare să se încâlcească, toate bărcile trebuia să fie basculate deodată, potrivit lui Lewis. Apoi, oamenii – vreo 80 cu totul – s-au mutat la tribord şi au repetat figura. Lewis i-a lăsat apoi să plece pe bucătari şi pe însoţitorii de bord, în schimb le-a ordonat membrilor echipajului de punte să fixeze cablurile de ancorare şi să adune echipamentele de deplasare a bărcilor în colaci ordonaţi în stil „flamand”. În final, le-a cerut oamenilor să se asigure că toate bărcile conţineau setul necesar de echipamente de supravieţuire, care includea vâsle, catarge, pânze, chibrituri, ancore plutitoare, felinar, provizii şi apă de băut.

Procesul nu a mers strună. Pasagerul de la clasa întâi Joseph Myers, trezit devreme, a privit cum se străduiau

membrii echipajului. „Oamenii nu erau eficienţi”, spunea el. „I-am văzut încercând să scoată afară bărcile, încercând să scoată bărcile din gruie, şi mi s-a părut că nu erau capabili. Manevrau cu stângăcie funiile. Erau conduşi de un ofiţer inferior; nu ştiu cine era, dar mie nu mi s-a părut că oamenii aceia se purtau ca şi cum ar mai fi manevrat bărcile înainte. Manevrau funiile şi echipamentele pentru deplasarea bărcilor asemenea unor oameni care construiau o casă; arătau mai mult a muncitori necalificaţi, decât a marinari.”[478]

Pasagerii care s-au trezit mai târziu în acea dimineaţă au fost întâmpinaţi de priveliştea bărcilor basculate şi dezvelite, fără nici o explicaţie clară. Pentru cei mai mulţi, schimbarea a prezentat un interes minor; se poate ca unii să nici n-o fi observat măcar. Pentru alţii, a fost deconcertantă. „Joi dimineaţa, am fost destul de speriată, când am descoperit că bărcile de salvare erau atârnate peste latura navei”, scria Jane MacFarquhar, din Stratford, Connecticut. „M-am interesat şi am fost informată că era absolut necesar să fie aşa – în conformitate cu legea. Mi s-a părut destul de ciudat că nu fuseseră pregătite după ce am plecat de la New York, în loc să aşteptăm până când am ajuns foarte aproape de ţărmul celălalt. Am observat că ceilalţi pasageri nu păreau să se sinchisească, aşa c-am început şi eu să uit de bărcile de salvare.”[479]

Nellie Huston scria, adăugând câteva paragrafe în plus la scrisoarea ei ca un jurnal de bord: „În această dimineaţă, avem toate bărcile de salvare basculate, pregătite pentru situaţii de urgenţă. E groaznic să te gândeşti la asta, dar bănuiesc că există un pericol.” A notat că ea şi partenerii de traversare se aşteptau ca navele militare britanice să se întâlnească într-un loc stabilit cu vasul, chiar în acea zi, pentru a-l escorta.

A trecut apoi la observaţii mai vesele. „Ce mulţime de oameni se află pe vapor, şi cu toţii sunt englezi. Am fost foarte încântată să văd steagurile britanice pe acest vapor, când ne aflam la New York; sunt o mulţime de oameni distinşi la clasa întâi, dar evident că nu te poţi apropia de ei! E şi-un Vanderbilt, sunt şi unul sau doi bancheri. Mi-am făcut o mulţime de prieteni şi, dacă n-ar fi atâtea nelinişti, aş putea spune c-am avut o călătorie încântătoare.”

Echipajul de punte se ocupa cu „activităţile marinăreşti” obişnuite de întreţinere a navei, un proces care nu se termina niciodată. În fiecare dimineaţă, un grup de marinari curăţau alămurile şi geamurile de la hublourile care se deschideau înspre punţi. Era mereu vreo urmă de rugină, care necesita şlefuire şi vopsire; apa de mare şi pâcla uscată, adunate pe balustradele punţii în timpul nopţii, trebuiau să fie şterse dimineaţa, în aşa fel încât balustradele să strălucească şi să nu strice rochiile şi costumele pasagerilor. Toate plantele de pe navă trebuia să fie udate, inclusiv cei 21 de palmieri mari care se aflau în capetele scărilor. Scaunele de pe punte trebuia să fie aranjate, pentru a evita aspectul dezordonat de nuntă după ce toţi invitaţii au plecat.

Marinarul Morton primise însărcinarea de a împrospăta vopseaua de pe coca uneia dintre bărcile de salvare. Probabil că echipajul basculase înapoi barca pentru această lucrare, căci Morton trebuia să se întindă sub ea, ca să aplice vopseaua, care era gri şi cunoscută sub numele de „grăsime de homar”. Era o treabă neplăcută: „Nu eram echipaţi cu pensule de vopsit; aveam, în schimb, o bucată de material bună de aruncat la gunoi – adică o cârpă – şi cutia cu vopsea în care înmuiam cârpa şi apoi o aplicam pe coca bărcii de salvare”[480].

Morton muncea din greu, când a auzit bocănitul unor pantofiori care alergau spre el, s-a uitat de sub barcă şi a văzut două fete care priveau cu atenţie. Erau Anna şi Gwendolyn Allan, de 15 şi 16 ani, cele două fiice ale uneia dintre cele mai distinse pasagere de pe navă, lady Hugh Montagu Allan, din Montréal, Canada. Cele trei ocupau un Apartament Regal pe Puntea B, format din două dormitoare, baie, sufragerie şi cameră de primire. Familia Allan călătorea cu două servitoare, care stăteau într-o cămăruţă înghesuită între unul dintre coşurile navei şi bolta sălii de mese de la clasa întâi.

Fetele erau o prezenţă plăcută şi vioaie la bord. „Nu puteam să nu mă gândesc la cât de încântătoare erau copilele şi cât de frumos îmbrăcate”, scria Morton. „Parcă ţin minte că cea mai mare purta o fustă albă cu pliuri ca un acordeon şi o bluză marinărească.”

Una dintre fete l-a întrebat: „Ce faci, marinarule?”

Morton i-a răspuns: „Vopsesc barca de salvare.”

„Putem să te ajutăm?”

Morton a remarcat din nou îmbrăcămintea fetelor şi, de asemenea, sunetul unor paşi mai apăsaţi, care se apropiau repede – paşii unei femei care părea să fie bonă şi care nu arăta deloc mulţumită.

A răspuns: „Nu cred că asta e-o treabă pentru fetiţe.”

Fata cea mai mare, obişnuită să facă orice voia, evident, a înhăţat bidineaua improvizată, îmbibată cu vopsea, şi a început să aplice vopseaua pe barcă, în decursul acestui proces aplicând vopsea şi pe hainele ei.

„Am fost îngrozit”, scria Morton, auzind paşii încă şi mai grei ai supraveghetorului său, care se apropia, şeful de echipaj „venind în pas alergător”.

Fetele au dispărut, la fel şi Morton. S-a strecurat pe sub acea barcă, înspre apă, şi s-a căţărat peste bord, sărind pe puntea de dedesubt. „N-am considerat că avea vreun sens să stau să mă cert pe acest subiect, fie cu şeful de echipaj iritat, fie cu bona care părea foarte supărată.”

Un băiat pe nume Robert Kay, de şapte ani, ratase întreg freamătul dimineţii.[481] Kay era un cetăţean american din Bronx, New York, şi călătorea către Anglia cu mama lui englezoaică, Marguerita Belsher Kay, care era însărcinată într-un stadiu avansat. Ea ţinuse foarte mult să se întoarcă la părinţii ei din Anglia să nască bebeluşul şi era dispusă, în ciuda avertismentului german şi a propriei sale predispoziţii pentru răul de mare, să înfrunte traversarea.

Pe la jumătatea săptămânii, chiar şi Robert începuse să nu se simtă bine. Medicul de la bordul navei l-a examinat şi l-a diagnosticat cu pojar. Băiatul, a spus el, trebuia să petreacă restul voiajului în carantină, cu două punţi mai jos. Familia Kay călătorea la clasa a doua, dar mama lui a ales să meargă şi ea mai jos, ca să stea împreună cu fiul ei.

Monotonia era zdrobitoare, dar aveau, cel puţin, un hublou prin care băiatul putea privi marea.

Căpitanul Turner a ordonat obişnuitul exerciţiu de utilizare a bărcilor de salvare, de la jumătatea dimineţii. Grupul de membri „selecţionaţi” ai echipajului s-a urcat într-una

dintre bărcile de urgenţă, sub privirile unor pasageri. Un martor ocular a fost George Kessler, „Regele Şampaniei”, care s-a dus la marinarul pus la comandă şi i-a spus: „E bine că-ţi instruieşti echipajul, dar de ce nu-ţi instruieşti şi pasagerii?”[482]

Bărbatul i-a răspuns: „De ce nu-i spuneţi căpitanului Turner, domnule?”

Kessler a hotărât să facă exact asta.

---

[476] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[477] Mărturie a lui John I. Lewis, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York, p. 587).

[478] Relatarea lui Myers, citată în Kalafus et al., Lest We Forget.

[479] „Narrative of Mrs. J. MacFarquhar”, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[480] Morton, The Long Wake, p. 101. Mike Poirier susţine că este posibil ca Morton să fi dat, într-adevăr, peste două fete din familia Crompton.

[481] Relatarea lui Robert Kay, obţinută prin amabilitatea lui Mike Poirier. Îi mulţumesc în mod deosebit şi lui Robert Kay însuşi.

[482] The New York Times, 10 mai 1915.

U-20: SPECTACOL

Dimineaţa de joi, 6 mai, a găsit submarinul U-20[483] avansând încet, de-a lungul coastelor sud-vestice ale Irlandei, în ape cunoscute marinarilor drept Canalul St. George[484]. Deşi termenul canal sugerează un sector de apă îngust, St. George ajungea la o lăţime de 90 de mile marine în locul unde era cel mai larg, îngustându-se la 45 de mile între Capul Carnsore, pe coasta irlandeză, şi Capul St. David, din Scoţia. O navă-far era ancorată pe partea irlandeză, ca să dirijeze navele departe de o zonă renumită pentru cât era de primejdioasă, Coningbeg Rock, a cărei denumire era, de obicei, ortografiată greşit – Coningberg sau Koninbeg – de către operatorii de telegraf şi radio. Dincolo de acest punct, apele se lărgeau din nou, formând Marea Irlandei, Muir Éireann, Liverpool aflându-se la încă 250 de mile marine către nord şi est. Chiar şi cu viteza cea mai mare a lui Schwieger, de 15 noduri, submarinul său avea nevoie de încă 16 ore ca să ajungă la zona de patrulare care-i fusese atribuită.

Dar vremea nu ţinea cu el. Ceaţa persistentă îl forţase să rămână în imersiune toată noaptea. Chiar înainte de ora 8 dimineaţa, descoperise unele semne de senin şi adusese submarinul la suprafaţă, dar făcuse acest lucru folosindu-i numai hidroplanele. Menţinuse tancurile de balast pline cu apă de mare, în caz de necesitate. Submarinul înainta printre valurile de ceaţă densă.

O navă cu aburi a apărut în faţă, departe spre tribord. Nu arbora nici un steag şi nu prezenta nici un alt indicator de

înregistrare. Schwieger le-a ordonat servanţilor săi de la tunul de pe punte un atac la suprafaţă. În ciuda vizibilităţii proaste, un om cu ochi ageri de la bordul navei cu aburi depistase, totuşi, submarinul. Vasul a virat mult şi a fugit la viteză maximă.

Schwieger l-a urmărit, servanţii lui de la tun trăgând foc după foc. Două obuze au lovit vasul, dar el a continuat să fugă. A intrat într-un banc de ceaţă şi a dispărut din vedere. Schwieger l-a urmat.

Atmosfera senină a revenit. Oamenii lui Schwieger au reînceput focul. U-20 ajungea la 15 noduri; vasul cu aburi, probabil, numai la opt sau zece. Atacul a continuat timp de aproape două ore, U-20 câştigând treptat teren, până când un obuz a lovit puntea de comandă a ţintei. Acest lucru s-a dovedit decisiv. Vasul s-a oprit şi a coborât bărcile. Una s-a scufundat, a văzut Schwieger, dar celelalte trei s-au pus în mişcare, „încărcate la capacitate maximă”.

Schwieger a dus mai aproape submarinul. A lansat o torpilă de bronz în cocă, de la o distanţă de 500 de metri. A explodat într-un punct opus faţă de cel în care Schwieger credea că se afla camera motoarelor. „Efect neînsemnat”, a scris el. Nava s-a lăsat în jos la pupa, dar nu s-a scufundat.

Servanţii de tun ai lui Schwieger au început să tragă în linia de plutire a navei, în timp ce el a dus submarinul U-20 încet în apropierea pupei. Numele navei fusese acoperit cu vopsea, dar de aproape Schwieger l-a putut citi: Candidate. Cartea lui de identificare a navelor i-a arătat că nava era un cargou britanic de aproximativ 5 000 de tone, deţinut de Compania de Navigaţie Harrison din Liverpool, o

companie înclinată să le dea navelor nume atât de romantice precum Auditor, Administrator şi Electrician.

Oamenii lui Schwieger au continuat să tragă, până când prora navei s-a ridicat mult din apă, iar pupa a început să se scufunde. El a înregistrat latitudinea şi longitudinea naufragiului, localizându-l la 20 de mile marine sud faţă de farul de la Coningbeg, pe la mijlocul porţiunii celei mai înguste a Canalului St. George. Era ora 10:30.

Zece minute mai târziu, a reperat o altă ţintă potenţială, care venea de la orizont, aceasta fiind cea mai mare de până atunci, pe o direcţie de deplasare care convergea spre a lui. Ceaţa estompa nava. Schwieger a ordonat viteză maximă şi a stabilit o direcţie de deplasare despre care anticipa că avea să aducă submarinul U-20 în faţa navei cu pricina şi în poziţia potrivită pentru a lansa o torpilă.

Marele vas cu aburi a ieşit brusc din ceaţă, mişcându-se repede. Schwieger a văzut acum că era o navă de pasageri de aproximativ 14 000 de tone. Un adevărat trofeu. A ordonat o imersiune rapidă şi a înaintat cu cea mai mare viteză pe care o puteau atinge motoarele lui electrice. Nava se afla încă la o depărtare de două mile marine şi înainta cu viteză maximă. Schwieger şi-a dat seama că putea cel mult să poziţioneze submarinul U-20 astfel încât o torpilă să lovească vasul de linie la un unghi de 20 de grade – prea oblic pentru a avea succes. A renunţat să mai atace.

Cu toate că nu a mai numit vasul în jurnalul său de bord, era vorba de Arabic, al Companiei White Star, care deţinuse şi Titanicul.

După numai o oră, puţin înainte de unu, Schwieger a depistat încă o ţintă, în faţă şi spre babord.

Şi-a pregătit atacul. De astă-dată, a ales una dintre torpilele mai noi G6 şi a ordonat să fie setată să se deplaseze la o adâncime de trei metri, aproximativ zece picioare. A tras de la o distanţă de 300 de metri. Torpila a lovit nava într-un punct mai jos de catargul de la pupa. Prora a luat apă, dar nava a rămas pe linia de plutire. Echipajul ei a fugit în bărci. Schwieger a ieşit la suprafaţă.

A constatat că vasul era un cargou englez, Centurion, de aproximativ 6 000 de tone, al aceleiaşi companii de navigaţie care deţinea cargoul pe care-l scufundase mai devreme, în aceeaşi zi.

Ceaţa a început din nou să se acumuleze. Schwieger nu voia să rişte ca nava Centurion să supravieţuiască. A lansat o a doua torpilă, „pentru a face scufundarea sigură”. Şi aceasta a explodat la contact, iar Schwieger a auzit şuieratul de aer pe care-l scotea nava în timp ce apa îi umplea coca – şi care indica scufundarea. Pentru comandanţii de submarine, acest moment era întotdeauna unul satisfăcător. Kapitänleutnant Forstner descria, în memoriile lui, cum aerul „iese cu un fluierat ascuţit prin toate orificiile posibile, iar sunetul seamănă cu şuieratul strident al unei sirene cu aburi. Este un spectacol minunat de privit!” Adeseori, în acest punct, navele lovite lăsau să le scape o ultimă exhalaţie, în timp ce apa le umplea camerele cazanelor, provocând o explozie finală şi eliberând un nor de fum negru şi de funingine, cunoscut de comandanţii de submarine drept „sufletul negru”.

Schwieger n-a mai aşteptat să vadă nava dispărând sub apă. Ceaţa se făcuse prea densă. La ora 14:15, a intrat în

imersiune şi a stabilit o direcţie de deplasare care avea să ducă submarinul U-20 mult în larg, astfel încât să-i poată fi reîncărcaţi acumulatorii în siguranţă, iar el să se gândească şi cum să acţioneze în continuare.

Schwieger era pus în faţa luării unei decizii. Combustibilul îi era pe terminate – în mod surprinzător – şi încă nu ajunsese în zona de vânătoare care-i fusese atribuită, din largul portului Liverpool, aflat la o depărtare de încă o zi de navigat.

---

[483] Schwieger, Jurnal de război.

[484] Oricine este interesat să-şi facă o idee mai bună referitoare la unde anume se află toate aceste locuri şi secţiuni de apă, unele în raport cu celelalte, trebuie doar să caute numele cu motorul de căutare Google.

LUSITANIA: VIAŢĂ DUPĂ MOARTE

În acea după-amiază de joi, Theodate Pope şi Edwin Friend stăteau pe scaunele lor de pe punte, bucurându-se de vremea frumoasă şi de apa albastră. Nu erau iubiţi, dar Theodate îşi petrecea timpul, în cea mai mare parte, în compania lui Friend. În timp ce stăteau pe punte, Friend îi citea cu voce tare dintr-o carte, Matière et mémoire, de Henri Bergson – sau Materie şi memorie, publicată în 1896. În linii mari, cartea vorbea despre relaţia dintre minte şi trup. Bergson, fost preşedinte al Societăţii de Cercetare

Psihică din Marea Britanie, susţinea ideea că o anumită parte dintr-un individ persista după moarte.

Theodate era şi ea membră a societăţii[485], o organizaţie înfiinţată la Londra în 1882, nu de trăsniţi sau de pretinşi spiritişti, ci de filosofi, scriitori, oameni de ştiinţă şi jurnalişti care încercau să aducă principiile rigorii ştiinţifice în investigarea fenomenelor paranormale. Printre membrii societăţii, se numărau zeci de personalităţi din domeniile ştiinţei şi literaturii, printre care H.G. Wells, Mark Twain, William James şi Oliver Lodge, un fizician britanic de vârf, care avea să-şi piardă propriul fiu în război, în septembrie 1915, şi să-şi petreacă restul vieţii încercând să ajungă la el, dincolo de moarte. Din când în când, Theodate îi asistase pe Lodge şi James la câte o investigaţie a doamnei Piper, spiritista, pentru care James convocase 75 de şedinţe. Aparentele ei talente rezistaseră atât de mult încercărilor lui de a-i demasca dibăcia, încât James ajunsese să creadă că era posibil ca totul să fie de-adevăratelea: „Dacă vrei să dai peste cap legea că toate ciorile sunt negre” – făcuse el faimoasa-i afirmaţie –, „nu trebuie să încerci să dovedeşti că nici o cioară nu este neagră, e suficient să dovedeşti că o singură cioară este albă. Cioara mea albă e doamna Piper.”[486]

Theodate participase, de asemenea, la şedinţe fără legătură cu William James, iar, în nişte memorii nepublicate, descrisese o şedinţă din 1909 cu o altă spiritistă renumită, Eusapia Palladino, în timpul căreia Theodate susţinea că propriul turban i se ridicase prin levitaţie de pe scalp şi se aşezase pe masă, în faţa ei.[487] Se dovedise ulterior că Palladino era o impostoare foarte talentată.

Theodate începuse, în jurul vârstei de 30 de ani, să studieze serios puterile minţii şi ocultismul. În 1900, la 33 de ani, citise primele ei articole din Însemnări ale Societăţii de Cercetare Psihică, printre care figurau investigaţii ale unor pretinse bântuiri şi cazuri de „supravieţuire”, termenul preferat al societăţii pentru noţiunea de viaţă după moarte; tot în Însemnări îşi publicase şi Sigmund Freud, în 1912, cea dintâi prezentare detaliată a teoriei sale despre subconştient. Theodate devenise membră a societăţii în 1904 şi, la scurt timp după aceea, începuse să-l ajute pe William James cu investigaţia pe care i-o făcea doamnei Piper. (Fratele lui James, Henry, deşi autorul a zece povestiri cu fantome, inclusiv Răsucirea şurubului[488], dispreţuia spiritismul şi superficialităţile paranormale.) În 1907, anul în care a împlinit 40 de ani, Theodate participase la înfiinţarea unui nou institut de cercetare psihică la New York şi contribuise cu 25 000 de dolari – peste 600 000 în dolarii de astăzi. Tovarăşul ei de călătorie, Edwin Friend, fusese editorul revistei Institutului, până când un conflict, în mod clar non-astral, privitor la ce fel de articole să fie publicate dusese la destituirea lui. Deşi avea numai douăzeci şi ceva de ani, Friend obţinuse deja diplome de licenţă şi de masterat de la Harvard şi predase studii clasice la Princeton, Harvard şi Universitatea din Berlin.[489] Theodate, înfuriată de destituirea lui, demisionase din consiliul de conducere al Institutului. Motivul pentru care călătorea cu el acum pe Lusitania era să-i viziteze pe Oliver Lodge şi alţii de la Londra, pentru a căuta sprijin în vederea înfiinţării unei noi societăţi americane.

Cartea lui Bergson era în franceză, dar Friend şi traducea în timp ce citea. Nu era puţin lucru. Materie şi memorie ar fi fost o lectură năucitoare în orice limbă. Dar ei stăteau

acolo, umplând cu satisfacţie aerul cald al după-amiezii, cu vorbe murmurate şi zâmbete cu înţeles, cuprinzând cu mintea necuprinsul.

„Erau pasaje care ilustrau minunat unele dintre dificultăţile obişnuite în comunicare”[490], scria ulterior Theodate – şi, spunând comunicare, ea se referea la contactul cu cei morţi. „Erau foarte edificatoare şi am văzut însufleţirea inspiraţiei pe care o reprezentau ele pentru domnul Friend; în timp ce stăteam alături, fiecare pe scaunul său de pe punte, mi-am spus ce minune era că se găsise un asemenea om ca domnul Friend, care să continue cercetările. Simţeam în profunzime distincţia respectului şi a admiraţiei mele pentru el. Avea o inimă şi o minte foarte bogat înzestrate.”

Ea vedea în Friend un ajutor intelectual şi credea că, în anii ce urmau, el avea să fie o prezenţă importantă, chiar dacă platonică, în viaţa ei.

În rândurile mulţimii mai tinere, viaţa la bordul navei dobândise o nouă intensitate, capătul călătoriei fiind foarte aproape. Noii prieteni îşi cereau unul altuia să semneze în caiete de amintiri. Flirturile deveniseră mai pline de cochetărie; concursurile sportive în curs de desfăşurare – mai înfocate, cu premii oferite la frizeria navei. Graniţele dintre familii începuseră să se estompeze. Copiii cutreierau puntea în grupuri, conduşi de însoţitoare de bord. Una dintre ele avea în grijă 22 de copii, pe care-i supraveghea în timp ce părinţii lor luau masa. Ethel Moore Lamping Lines, de 34 de ani, care călătorea cu soţul ei, Stanley, se împrietenise cu doi tineri căsătoriţi din Toronto, care se duceau acasă, în Scoţia, cu cei trei copii ai lor: un băieţel şi o pereche de gemeni de un an şi jumătate.

„Eram înconjuraţi de mici familii frumoase, în creştere” – scria doamna Lines – „şi eram cu toţii foarte fericiţi.”[491]

Ea glumea, împreună cu o prietenă, despre ce ar fi făcut, dacă nava le-ar fi fost atacată. „Însoţitoarea noastră de bord a râs „– îşi amintea doamna Lines – „şi a spus că nu ne-am duce în jos, ci în sus, căci eram burduşiţi cu muniţii.”

În acea după-amiază, căpitanul Turner şi secundul Anderson au făcut turul navei, ca să se asigure că toate bărcile de salvare erau, într-adevăr, basculate şi pregătite pentru coborâre. Turner i-a ordonat lui Anderson, de asemenea, să verifice că toate hublourile navei erau închise, până sus pe Puntea B, şi că toate uşile despărţitoare erau şi ele etanş închise.

În miezul zilei de joi, Lusitania se afla la 465 de mile marine vest de insuliţa irlandeză Stânca Fastnet şi înainta cu o viteză de 21 de noduri.[492]

---

[485] Pentru mai multe detalii despre Societatea de Cercetare Psihică şi despre spiritualism la finele secolului al XIX-lea şi începutul secolului XX, vezi cartea mea, intitulată, Thunderstruck, pp. 386–387.

[486] Larson, Thunderstruck, pp. 11, 13, 401.

[487] S. Smith, Theodate Pope Riddle, note, p. 8.

[488] The Turn of the Screw, nuvelă publicată în 1898. (n. trad.)

[489] Katz, Dearest of Geniuses, p. 69.

[490] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[491] Citat în „The Story of the Sinking of the Lusitania” („Povestea scufundării Lusitaniei”), de Deborah Nicholson Lines Davison (prin amabilitatea domnişoarei Davison).

[492] Memorandum, „Lusitania – American Proceedings” („Lusitania – Procedurile americane”), în Arhivele Amiralităţii, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

U-20: SCHIMBARE DE PLAN

Joi după-amiază, U-20 fiind imersat şi îndreptându-se spre larg, Schwieger a hotărât să abandoneze tentativa de a ajunge la Liverpool, în ciuda ordinelor pe care le primise.[493] În cultura comandanţilor de submarine, aceasta era prerogativa lui. Fără să fie în legătură cu superiorii şi cu vase prietene, numai comandantul putea şti cum se desfăşura patrularea lui şi ce pericole sau provocări înfrunta. Chiar şi aşa, Schwieger a dedicat aproape o pagină întreagă din jurnalul său de război acestei explicaţii.

Vremea fusese principalul factor în decizia lui. Barometrul, dar şi ceaţa care-i urmărise cursul toată ziua şi în noaptea dinainte, şi vremea straniu de liniştită – aici el a folosit

fermecătorul cuvânt nemţesc Windstille – îi sugeraseră că urmau zile întregi de ceaţă. „Vizibilitatea proastă” – scria el – „face imposibilă depistarea numeroaselor patrule inamice, a traulerelor şi a distrugătoarelor, la a căror prezenţă ne putem aştepta în Canalul St. George şi în Marea Irlandei; aşadar, vom fi în pericol constant şi forţaţi să călătorim în imersiune.”

Schwieger presupunea că toate transporturile de trupe care plecau de la Liverpool aveau să pornească noaptea, sub escorta distrugătoarelor. Singurul mod de a repera navele cu pricina era să rămână la suprafaţă, scria el, dar a face acest lucru în ceaţă şi întuneric era prea periculos, atât din cauza riscului ca navele să dea peste submarinul său, cât şi pentru că distrugătoarele – rapide şi puternic înarmate – nu puteau fi reperate la timp, în aşa fel încât el să scape de atac.

De asemenea, mai avea numai trei torpile rămase, dintre care voia să ţină două de rezervă pentru călătoria de întoarcere, o practică standard pentru comandanţii de submarine.

Şi, apoi, mai era problema combustibilului. Dac-ar fi continuat să se îndrepte către Liverpool, rezerva i-ar fi scăzut atât de mult, încât n-ar fi putut să se întoarcă pe aceeaşi rută care-l adusese acolo. Ar fi fost nevoit s-o ia prin Canalul de Nord, printre Scoţia şi Irlanda. Dacă acea rută devenise mult mai sigură pentru navele comerciale britanice, pentru submarine devenise tot mai periculoasă. Ultima dată când o luase pe acolo, întâlnise patrule puternice şi fusese într-un pericol continuu. Jurase să nu mai facă asta niciodată, „indiferent de circumstanţe”.

Plănuia să atace în continuare nave, scria el, dar în ape mult mai îndepărtate de Liverpool, la intrarea într-un alt pasaj – Canalul Bristol – pe unde treceau navele ca să ajungă în oraşele-port englezeşti Swansea, Cardiff şi Bristol, „întrucât şansele unor atacuri de succes sunt mai mari aici, iar măsurile defensive inamice, mai puţine decât în Marea Irlandei, lângă Liverpool”. Deşi mai avea doar o torpilă disponibilă pentru întrebuinţare imediată, în afară de cele două de rezervă, avea o mulţime de obuze. A hotărât să-şi continue atacurile, până când se consumau două cincimi din cantitatea de combustibil rămas.

Dar, încă o dată, a fost împiedicat de vreme. La ora 18:10 în acea seară, s-a uitat prin periscop şi iarăşi n-a văzut decât ceaţă, vizibilitatea fiindu-i limitată la 30 de metri în orice direcţie. A luat-o spre larg, până dincolo de cele mai circulate căi de trafic maritim, pentru a petrece noaptea. Plănuia să iasă la suprafaţă în dimineaţa următoare, vineri, ca să-şi pună în funcţiune motoarele diesel şi să-şi reîncarce acumulatorii, pregătindu-se pentru vânătoarea din acea zi.

---

[493] Schwieger, Jurnal de război.

LUSITANIA: MESAJE

S-a servit cina, desigur, la fel de elaborată şi îndestulătoare ca de obicei, deşi mai apreciată acum, dat fiind că era antepenultima cină a călătoriei, înainte de sosirea la Liverpool, sâmbătă dimineaţa.

În timp ce pasagerii cinau, unul dintre operatorii Marconi de pe navă a recepţionat un mesaj care vibra în eter. Era ora 19:50. Mesajul, trimis en clair, adică în engleză, pe înţelesul tuturor, venea de la biroul Amiralităţii din Queenstown, Irlanda. Prima versiune trebuie să fi fost distorsionată, căci operatorul de pe Lusitania l-a rugat pe cel de la staţia din Queenstown să i-l trimită din nou. Mesajul repetat a fost trimis la 19:56. Câteva clipe mai târziu, căpitanul Turner avea mesajul în mână: „Submarine active în largul coastei sudice a Irlandei”[494].

Cam în acelaşi timp, vasul a primit un alt mesaj, acesta direcţionat către toate navele britanice şi trimis într-un cod special al Amiralităţii, rezervat pentru vasele comerciale. Odată decodat, i-a fost şi el transmis lui Turner. Mesajul avertiza navele din Canalul Mânecii să stea la două mile marine depărtare de coastele sudice ale Angliei, dar le dădea ordin acelor nave care erau în drum spre Liverpool să evite promontoriile, să stea în mijlocul Canalului, să treacă cu viteză mare prin faţa porturilor şi, în sfârşit, să angajeze, când ajungeau la Bancul Mersey, un pilot de port, care să le conducă la pontoanele lor din portul Liverpool. Mesajul se încheia: „Submarine în largul insulei Fastnet”.

Venind unul după altul, cele două mesaje erau deconcertante – şi derutante. Cel de-al doilea părea să se contrazică. Pe de o parte, le recomanda navelor din Canalul Mânecii să stea în apropierea ţărmului. Pe de altă parte, recomanda ca navele de pe ruta lui Turner să rămână pe mijlocul Canalului. Le solicita căpitanilor să treacă în viteză pe lângă porturi, dar, în acelaşi timp, le spunea să oprească şi să ia un pilot la intrarea pe râul Mersey. Mesajele nu ofereau nici vreun indiciu cu privire la numărul real al submarinelor sau la localizarea lor precisă.

Apele din largul coastelor sudice ale Irlandei ocupau o suprafaţă imensă de ocean. Expresia „submarine în largul insulei Fastnet”[495] putea însemna o jumătate de milă marină sau o sută de mile. Împreună, cele două mesaje păreau să sugereze că submarinele mişunau în acele ape.

Pentru căpitanul Turner, un lucru era sigur: Lusitania urma să treacă pe lângă Stânca Fastnet în dimineaţa următoare şi să se afle în largul coastelor sudice ale Irlandei tot restul călătoriei sale către Liverpool.

După cină, Preston Prichard a condus „partida de whist” în salonul de la clasa a doua[496], în timp ce, la clasa întâi, se pregătea concertul de seară. Programul din acea seară a dispărut din istorie, dar se pare că un pasager îmbrăcat ca Bonnie Prince Charlie[497], în ţinută de gală, a cântat şase cântece scoţiene. În traversările anterioare[498], pasagerii recitaseră poezii, îşi etalaseră priceperea la „scamatorii”, citiseră cu voce tare din cărţi şi dăduseră adevărate „recitaluri umoristice”; cântaseră cântece în vogă, precum Down by the Old Mill Stream, Genevieve şi Tip Top Tipperary Mary, şi se lăudaseră cu talentele lor de a cânta la instrumente, cu solouri la eufoniu, şi mandolină, şi violoncel – Berceuse d’Jocelyn, de Godard, şi Träumerei, de Schumann. Exista o caracteristică obişnuită: fiecare concert se încheia cu publicul ridicându-se în picioare, ca să cânte God Save the King[499] şi ruda sa americană, My Country ’Tis of Thee[500]. Aceeaşi melodie, versuri foarte diferite.

Acela a fost momentul când, în timpul pauzei, Turner a ieşit în faţă, pentru a-şi prezenta comentariile demoralizatoare cu privire la submarine şi la zona de

război şi i-a asigurat pe ascultători că aveau să se afle în curând în siguranţă, în braţele Marinei Regale.

În timpul desfăşurării concertului, un grup de ofiţeri a efectuat o inspecţie nocturnă a navei – altă măsură determinată de pericolul submarinelor. Pe lângă faptul că voia ca toate hublourile să fie închise, căpitanul Turner a ordonat acum ca toate să fie acoperite de perdele, de teamă să nu se vadă lumină prin ele, şi ca toate uşile care duceau către punţile de afară să fie închise. Mai mult decât atât, a stins luminile de navigaţie ale navei.

Echipa de inspecţie, condusă de ofiţerul de gradul trei John Lewis, a verificat toate hublourile şi ferestrele din saloanele rezervate călătorilor, de la un capăt la celălalt al navei, şi pe cele care puteau fi verificate de pe punţi, dar regulile companiei Cunard le interziceau membrilor echipajului să intre în cabine. Echipa de inspecţie a lăsat o listă de hublouri deschise pentru însoţitorii de bord care aveau grijă de cabine, băgată într-o lampă de pe coridor. Pasagerii fuseseră instruiţi să-şi ţină hublourile închise, dar vremea era atât de frumoasă, încât mulţi le deschiseseră pentru aerisire.

Negustorul de cărţi Charles Lauriat îşi făcuse o datorie din a superviza inspecţiile şi alte operaţiuni de la bordul vasului: „Eram foarte interesat de tot ce se făcea la bordul navei, când ne apropiam de coastele irlandeze” – a scris el –, „şi, de fapt, pe toată durata voiajului am fost neobişnuit de mult cu ochii în patru”[501]. În acea noapte de joi, ducându-se către cabina lui de pe Puntea B – care, fiind o cameră interioară, nu avea hublou –, a văzut lista cu hublourile deschise, „băgată chiar în lampa de care dai când mergi pe coridor”.

Îngrijorarea căpitanului Turner cu privire la hublourile deschise era împărtăşită de toţi căpitanii, indiferent dacă era pe timp de pace sau de război. Un hublou nu era altceva decât o deschizătură în latura unei nave. În anumite condiţii, un singur hublou deschis îi putea permite apei să pătrundă într-un ritm de 3,75 tone pe minut.[502]

În seara aceea, un grup de pasageri s-au întâlnit şi au format un comitet, ca să se înveţe unul pe altul cum să îmbrace noile veste de salvare marca „Boddy”, „acestea fiind un model diferit de vesta obişnuită cu lemn de plută”, spunea pasagerul Arthur J. Mitchell, reprezentant al Companiei Raleigh Cycle. Mitchell avea motive să fie îngrijorat. În călătoriile lui de până atunci, supravieţuise la două naufragii.

Căpitanul Turner fusese de acord cu această idee, spunea Mitchell, cu condiţia „să nu li se sugereze pasagerilor că utilizarea echipamentului de salvare era cumva un lucru iminent”[503]

Deja plutea în aer suficient de multă nelinişte. O pasageră de la clasa întâi, pe nume Josephine Brandell, de 23 de ani, era atât de speriată, încât hotărâse că nu putea dormi în propria ei cabină şi întrebase o altă pasageră, pe Mabel Gardner Crichton, de 42 de ani, dacă putea petrece noaptea în cabina ei.

Doamna Crichton consimţise.

Brandell a scris: „A fost chiar foarte bucuroasă să-mi fie de vreun ajutor şi a făcut tot ce a putut, în noaptea aceea, ca să-mi liniştească nervii”[504].

Cabina Marconi de pe vas a primit acum un nou mesaj, de un alt tip. Era pentru Alfred Vanderbilt, de la o femeie care-i spunea: „Sper să ai parte de o traversare în deplină siguranţă, aştept cu foarte multă nerăbdare să te văd în curând”[505].

---

[494] Telegramă a supraveghetorului, Valencia către Amiralitate, 7 mai 1915, „Lusitania Various Papers” („Diverse documente legate de Lusitania”), în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[495] Telegramă a supraveghetorului, Valencia către Amiralitate, 7 mai 1915, „Lusitania Various Papers”, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[496] Scrisoare a lui Guy R. Cockburn către doamna Prichard, 6 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[497] Pe numele său adevărat Charles Edward Stuart (1720–1788), zis „Tânărul Pretendent” în Marea Britanie, a fost al doilea pretendent iacobit la tronul Angliei, Scoţiei, Franţei şi Irlandei. (n. trad.)

[498] „Programme in Aid of Seamen’s Charities” („Program pentru ajutorul marinarilor”), RMS Lusitania, 21 septembrie 1912, DX/728, Merseyside; „Programme of Entertainment” („Program de distracţii”), 21 şi 22 aprilie 1915, D42/PR3/8/25 (Arhivele Companiei Cunard).

[499] Textual: „Doamne, ţine-l pe Rege!” (sau pe Regină, în prezent), imnul naţional al Marii Britanii. (n. trad.)

[500] Textual: „Ţara mea, -i pentru tine!”, cântec patriotic american, unul dintre cele două (celălalt fiind Hail, Columbia!) care au servit drept imn naţional neoficial în Statele Unite, până la adoptarea, în 1931, a prezentului imn, The Star-Spangled Banner. (n. trad.)

[501] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 5.

[502] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 164.

[503] „Statement of Mr. A.J. Mitchell” („Declaraţie a d-lui A.J. Mitchell”), 14 mai 1915, Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[504] Relatare a Josephinei Brandell, citată în Kalafus et al., Lest We Forget.

[505] Înregistrarea semnalelor radio, 6 mai 1915, „Lusitania Various Papers”, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

LONDRA / WASHINGTON / BERLIN: TENSIUNE

A durat ceva, până când veştile despre scufundarea navei Candidate au ajuns la Amiralitate. Un trauler, Lord Allendale, a dat de cele trei bărci de salvare ale acesteia pe la ora trei, în după-amiaza de joi. Marinarii plutiseră în derivă, prin ceaţă, timp de cinci ore. Traulerul nu avea

echipament radio, aşa că nu putuse raporta scufundarea sau salvarea, până când nu se întorsese la baza lui de la Milford Haven, pe coasta engleză, departe de locul unde se scufundase nava Candidate. Comandantul forţelor navale de la Milford Haven înştiinţase Amiralitatea cu privire la atac printr-o telegramă trimisă la puţin timp după miezul nopţii.

O telegramă de la Centrul Naval din Queenstown sosise, de asemenea, în acea zi, cu o altă informare despre un submarin observat în largul Daunt Rock, la ora 9:45 dimineaţa. Submarinul rămăsese „la vedere timp de cinci minute”[506], după care se scufundase. Acest fapt le fusese transmis prin relee directorului Serviciilor de Informaţii Hall şi primului-lord al Marinei, Fisher. O copie ajunsese şi la biroul lui Churchill, deşi el era încă în Franţa.

HMS Orion îşi continua drumul spre nord, deplasându-se în zigzag în larg, la 150 de mile marine vest de Irlanda.

La Washington, preşedintele Wilson se lupta iar cu depresia. Refuzul lui Edith Galt îl aruncase într-o stare înrudită cu durerea sufletească – în asemenea măsură, încât i se părea dificil să se concentreze asupra evenimentelor mondiale, cu toate că acestea continuau să se adune. Incidentul cu petrolierul Gulflight era încă o ştire de mare importanţă. O investigaţie condusă de un anchetator englez confirmase faptul că Alfred Gunter, căpitanul vasului, murise de „insuficienţă cardiacă, accelerată de şocul provocat de torpilarea navei sale”[507]. Ofiţerul secund al petrolierului declarase că, probabil, căpitanul submarinului îşi dăduse seama că nava era americană, căci ziua fusese una senină, iar petrolierul arbora un steag american mare. Apăruseră, de asemenea,

ştiri despre noi atacuri ale submarinelor. The Washington Times anunţase miercuri seara că un submarin german, „care o luase razna”[508], scufundase 11 traulere de pescuit neînarmate în Marea Nordului, în largul coastelor Angliei.

În acea noapte, însă, atenţia lui Wilson era concentrată numai asupra lui Edith. Hotărâse că, în ciuda noii lui amărăciuni, nu avea – nu putea – s-o lase să iasă din viaţa lui. Compusese o lungă scrisoare, un adevărat poem în proză al disperării, în care el, omul pe care foarte mulţi americani îl credeau distant şi profesionist, scrisese: „Sunt câteva lucruri pe care trebuie să încerc să le spun, înainte să sosească din nou ceasurile mute, în care lucrurile nespuse dor atât de mult şi-i strigă inimii să fie rostite”[509].

Era dispus să accepte prietenia, îi spunea el – deocamdată. „Dacă nu-mi poţi da tot ce vreau – lucrul fără de care inima mea abia poate respira acum –, este pentru că nu sunt vrednic. Ştiu instinctiv că mi-ai putea dărui, dacă aş fi şi dacă ai înţelege – dacă ai înţelege inima de băiat care se află în mine şi simplitatea nevoii mele, pe care ai putea s-o umpli, astfel încât zilele toate să-mi fie fericite.”

Îi spunea clar că ea tot avea să ajungă să-l iubească. „Nu înţelege greşit”, adăuga el, într-unul dintre cele trei post-scriptumuri pline de pasiune. „Ceea ce am primit acum din mâinile tale generoase este infinit de preţios pentru mine. M-ar ucide să mă despart de asta – n-aş putea şi sper că tu nu ai putea. Şi voi fi răbdător, răbdător la nesfârşit, să văd ce anume îmi poate rezerva viitorul, dacă-mi rezervă ceva.”

Întâmplarea a făcut să nu fie atât de răbdător, căci, în dimineaţa următoare, joi, 6 mai, înainte să expedieze

scrisoarea, i-a mai adăugat o anexă, care avea cinci pagini.

Citise din nou scrisoarea ei, îi spunea, şi acum o aprecia într-o lumină mai încurajatoare: „Abia văd să scriu printre lacrimi, în timp ce-mi ridic ochii de pe ea – lacrimi de bucurie şi dulce dor”[510].

Pentru moment, alegea să fie cavalerul ei: „Se pare c-am fost adus pe lume ca să servesc, nu să primesc, şi aşa voi servi până la final, şi nu voi cere nimic în schimb”.

Între timp, opoziţia lui Edith începuse să se şubrezească, dar înconjurată de angoase contradictorii, care o copleşeau. Faptul că Wilson era preşedintele Statelor Unite punea o barieră în gândurile ei, pe care o considera greu de trecut. Puterea lui, grupul lui omniprezent de oameni din Serviciul Secret, vizibilitatea lui în ochii publicului şi constrângerile ce rezultau de aici asupra comportamentului său în privat, toate acestea complicau lucrurile, la fel ca şi simplul fapt că oricărei femei dispuse să se căsătorească cu Wilson urmau, probabil, să-i fie puse la îndoială motivele, dată fiind înalta lui poziţie. „Mă temeam” – a scris ea – „că unii ar putea crede că-l iubesc pentru asta; apoi, gândul cumplit la publicitatea care avea să fie atrasă inevitabil; şi sentimentul că nu aveam nici o pregătire pentru responsabilităţile pe care le presupunea o astfel de viaţă.”[511] Pe de altă parte, simţea o afecţiune profundă pentru acest bărbat: „O, atât de multe lucruri se învălmăşeau în gândurile mele, şi, totuşi, de fiecare dată când eram cu el, simţeam vraja prezenţei lui”[512]. Era fermecată, de asemenea, de încrederea pe care el o avea în ea şi de plăcerea lui de a discuta împreună „toate problemele cu care se confrunta, şi temerile lui, chiar şi atunci, când focul războiului care se dezlănţuia în Europa

putea face un salt peste Atlantic şi să cuprindă propria noastră ţară”[513].

Nu se puteau vedea prea des, ca nu cumva să atragă „publicitate nedorită”[514], a scris ea; şi când se vedeau, totuşi, trebuia să fie la Casa Albă sau în timpul unei plimbări cu automobilul, cu un însoţitor mereu aproape, fie că era Helen Bones, sau doctorul Grayson, sau fiica lui Wilson, Margaret. Un vehicul plin cu oameni de la Serviciul Secret îi urma întotdeauna. Singurul mod de comunicare în totalitate privat era corespondenţa, drept pentru care scrisorile lor au continuat, ale lui mereu înflăcărate şi pline cu declamaţii de iubire, ale ei binevoitoare şi călduroase, dar, în acelaşi timp, straniu de distante.

La Berlin, cancelarul german Bethmann devenea tot mai tulburat. Războiul nu mergea bine în tranşee şi se temea că submarinele Germaniei ar fi putut înrăutăţi mult mai mult lucrurile. Cu o lună mai devreme, kaiserul Wilhelm dăduse un ordin care le permitea comandanţilor de submarine să-şi ţină vasele imersate când atacau nave comerciale, pentru a evita pericolul inerent al ieşirii la suprafaţă şi al apropierii de cargourile inamice suspecte, pentru a le confirma întâi identitatea. Rezultatul a fost acela că li se dăduse şi mai multă libertate comandanţilor. Combinat cu vremea de primăvară de pe mare, faptul cu pricina dusese la o creştere înfiorătoare a numărului de atacuri împotriva navelor neutre, precum cel împotriva petrolierului american Gulflight.

Joi, 6 mai, Bethmann a scris o scrisoare către oficialitatea de cel mai înalt rang din Marina Germaniei, în care se plângea că, pe parcursul săptămânii precedente, submarinele scufundaseră „tot mai multe” nave neutre.

„Acest fapt, în mod sigur şi în cel mai înalt grad, nu doar că va altera bunele noastre relaţii cu statele neutre, dar va crea, de asemenea, cele mai grave complicaţii şi, în final, va arunca statele respective în tabăra inamicului.”[515] Situaţia Imperiului era deja destul de „tensionată”, scrisese el, şi avertizase: „Nu pot accepta responsabilitatea de a vedea cum se înrăutăţesc şi mai mult relaţiile noastre cu statele neutre, lucru care va duce, cu siguranţă, la continuarea războiului submarin în forma sa actuală”.

Ceruse ca Înaltul Comandament al Marinei „să ia măsurile necesare pentru a garanta că submarinele noastre vor evita, în orice situaţie, să atace vase neutre”.

În acea seară, joi, 6 mai, The Washington Times a anunţat că alte patru vase fuseseră scufundate, inclusiv două vapoare neutre şi o goeletă engleză.[516] Două dintre nave fuseseră atacate de submarine, celelalte două, distruse de o mină marină şi de bombardamentul de artilerie de pe o navă de război germană.

Lusitania se afla de-acum la două zile distanţă de Liverpool. La miezul nopţii, în acea zi de joi, 6 mai, puternicul transmiţător german de la Norddeich a răspândit un mesaj către toate submarinele: Lusitania avea să-şi înceapă călătoria de întoarcere spre New York pe 15 mai.

Acest mesaj a fost interceptat şi retransmis către Camera 40.[517]

[506] Telegramă a Centrului Naval de la Queenstown către Amiralitate, 6 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegrams”, 6–10 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/113 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[507] The New York Times, 6 mai 1915; The Washington Times, 5 mai 1915.

[508] The Washington Times, 5 mai 1915.

[509] Scrisoare a lui Wilson către Edith Galt, 5 mai 1915 (Arhivele Wilson).

[510] Scrisoare a lui Wilson către Edith Galt, 6 mai 1915 (Arhivele Wilson).

[511] E.B. Wilson, My Memoir, pp. 66–67.

[512] E.B. Wilson, My Memoir, p. 67.

[513] E.B. Wilson, My Memoir, p. 67.

[514] E.B. Wilson, My Memoir, p. 67.

[515] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 398.

[516] The Washington Times, 6 mai 1915.

[517] Telegramă interceptată, „Norddeich to all Ships” („Norddeich către toate vasele”), în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/3959 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii). Iată textul efectiv: „6 MAI 1915. NORD DEICH CĂTRE TOATE VASELE. NR. 48: VASUL CU ABURI LUSITANIA PLEACĂ DIN LIVERPOOL CĂTRE NEW YORK ÎN 15 MAI. VASUL CU ABURI

TUSCANIA PLEACĂ DIN GLASGOW ÎN 7 MAI CĂTRE NEW YORK VIA LIVERPOOL. VASUL CU ABURI CAMERONIA DE 11 000 DE TONE PLEACĂ ÎN 15 MAI CĂTRE NEW YORK.”

U-20: CEAŢĂ

Schwieger şi echipajul său şi-au petrecut noaptea în linişte, departe în larg.[518] Vineri, 7 mai, la ora 5 dimineaţa, el a ordonat ieşirea la suprafaţă a submarinului şi s-a urcat în castel. A făcut trecerea la motoarele diesel şi a început să încarce acumulatorii de dedesubt.

În răstimpuri, U-20 trecea când prin ceaţă, când prin atmosferă senină. „Din când în când, se înseninează puţin”, a scris Schwieger. Aceste scurte intervale de înseninare i-au dat, la început, speranţa că avea să fie o vizibilitate mai bună, dar nu trecea mult şi soarele dispărea, iar ceaţa revenea, la fel de compactă.

Era un lucru descurajant şi confirma decizia anterioară a lui Schwieger de a nu merge mai departe către Liverpool. El avea să-i relateze mai târziu povestea acelei dimineţi prietenului şi colegului său comandant de submarin Max Valentiner. Ceaţa densă îi oferise „slabe şanse de a scufunda ceva”, spunea Schwieger. „În acelaşi timp, un distrugător care naviga prin ceaţă putea da de noi înainte să ne dăm seama.”

În jurnalul său de război, el a scris: „Întrucât ceaţa nu a cedat, am decis deja să ne începem călătoria de întoarcere”.

A stabilit o nouă direcţie către casă. În ceea ce-l privea, patrularea luase sfârşit.

---

[518] Schwieger, Jurnal de război.

III

Siajul morţii

MAREA IRLANDEI: MOTOARELE DE DEASUPRA

Vineri dis-de-dimineaţă, mai mulţi pasageri s-au trezit şi s-au îmbrăcat, apoi au urcat pe punţile superioare, pentru a privi cum răsărea soarele.[519] Deşi oficial răsăritul avea să se producă abia la ora 5:30, deja partea estică a cerului începea să se lumineze. La 4:30 dimineaţa, Elbridge şi Maude Thompson din Seymour, Indiana, ambii de 32 de ani şi călătorind la clasa întâi, se aflau la locul potrivit, la fel cum se aflau şi pasagerii de la clasa a doua, Belle, de 49 de ani, şi Theodore Naish, de 59 de ani, din Kansas City. În jurul orei 5, cele două cupluri au zărit o navă de război la babord, în depărtare, navigând rapid pe o direcţie de deplasare paralelă cu cea a Lusitaniei. Doamna Thompson a numit-o „navă de război”, cu toate că, de fapt, era HMS Partridge, un distrugător de mare viteză, cu trei coşuri. La bordul vasului Partridge, ofiţerii şi membrii

echipajului care făceau de gardă în zori au văzut şi ei Lusitania.

Pentru pasagerii matinali, precum doamna şi domnul Naish şi doamna şi domnul Thompson, simpla vedere a acelei robuste nave de război era reconfortantă. Prezenţa ei venea să confirme observaţiile liniştitoare pe care le făcuse căpitanul Turner la concertul ce avusese loc în noaptea anterioară. Doamna Naish a zis: „Ni se spusese că eram protejaţi pe întreg parcursul de nave militare, dotate cu aparatură radio, şi că distrugătoare de submarine aveau să ne însoţească pe canal”[520]. Prin „canal”, ea înţelegea Canalul St. George.

Vasul Partridge, însă, nu primise vreun astfel de ordin. Distrugătorul, capabil să ajungă la o viteză de peste 30 de noduri, a trecut mai departe, în ritm sprinten.

În jurul orei 6, Lusitania a intrat într-o ceaţă densă. Căpitanul Turner a redus viteza la 15 noduri şi a dat ordin să fie activat cornul de ceaţă. La fel ca şi alţi pasageri aflaţi la bord, doamna şi domnul Naish aveau o înclinaţie pentru măsurarea timpului, probabil o consecinţă a faptului că nu erau multe alte lucruri de făcut la bordul unui vas. Ei au cronometrat intervalul de timp dintre sunetele emise de cornul de ceaţă, constatând că acestea se produceau din minut în minut. Pe Theodore îl neliniştea cornul. „Nu-mi place asta” – i-a spus el soţiei –, „prea sună a cobe.”[521]

Pretutindeni pe vapor, pasagerii s-au trezit brusc şi, când au privit prin hublouri şi ferestre, au văzut doar o ceaţă lăptoasă. Charles Lauriat a stat în pat până la ora sa obişnuită de trezire pe vapor, adică ora 8, apoi s-a sculat şi

a făcut baia tradiţională în apă de mare. În această dimineaţă, nu-l prea entuziasma tot procesul. „Cum suna cornul, iar afară era ceaţă, m-am întors în pat, să mai moţăi câteva ore. I-am dat dispoziţii însoţitorului de bord ca, în cazul în care nu auzea nimic de mine până la ora 12, să mă trezească, astfel încât să am timp suficient ca să mă pregătesc pentru prânzul de la ora 1.”[522] Cornul de ceaţă părea să nu-l deranjeze pe Lauriat, poate datorită faptului că stătea într-o cabină din interiorul navei, care nu avea hublouri.

Căpitanul Turner a pus mai mulţi marinari de cart decât de obicei, care să se uite după alte vase. Unul dintre aceştia era Leo Thompson, un membru al echipajului care a fost desemnat „observator special” pentru cartul de două ore care începea la ora 10 dimineaţa. El a urcat scara până în cuibul rândunicii, aflat cam la o treime din înălţimea primului catarg. Acolo, el şi un alt membru al echipajului, George Clinton, aveau să petreacă următoarele două ore privind în ceaţă, uneori cu binoclu de navigaţie – Thompson avea unul propriu –, alteori numai cu ochiul liber. Era o muncă plictisitoare, dar de o importanţă crucială.

Ceaţa era periculoasă, în special în ape aglomerate cum erau acelea. Însă oferea şi protecţie împotriva submarinelor. Într-o ceaţă deasă, doar întâmplarea putea să aducă un comandant de submarin îndeajuns de aproape de o navă, încât s-o vadă prin periscop sau din castel, iar, dacă se afla chiar atât de aproape, însemna că se afla prea aproape, riscul de coliziune fiind foarte mare. Atâta timp cât ceaţa persista, căpitanul Turner nu prea avea de ce să-şi facă griji cu privire la submarine.

La ora 11, însă, ceaţa a început să se împrăştie.

Sus, în cuibul rândunicii, Thompson şi Clinton aveau acum parte de experienţa extraordinară de a înainta prin ceaţa care se împrăştia, ca şi cum ar fi zburat într-un avion printre nori. Din când în când, soarele încălzea locul unde se aflau şi potolea răcoarea matinală. La un moment dat, între ora 11 şi amiază, Thompson a zărit pentru prima oară coasta irlandeză. A reuşit s-o vadă pe deasupra ceţii, dar numai cu binoclul său, şi chiar şi atunci uscatul era întunecat de pâclă. Ceea ce a văzut, a spus el mai târziu, era „doar pământul ivindu-se prin ceaţă”[523].

A strigat către puntea de sub el: „Uscat la travers babord!”

Ceaţa a continuat să se risipească şi, curând, punţile au fost acoperite de o pâclă gălbuie care prevestea lumina soarelui ce avea să vină.

La Londra, se acumulase, până acum, un mozaic de informaţii la divizia de spionaj a „Clipitorului” Hall şi în Camera 40, care arăta că un singur submarin se afla în apele din largul comitatului Cork, şi că acela trebuia să fie submarinul U-20, condus de căpitanul Walther Schwieger, un comandant plin de talent şi agresivitate.

Pe măsură ce dimineaţa înainta, s-au adunat mai multe informaţii, sub forma a două mesaje care ofereau detalii suplimentare despre sfârşitul vasului Centurion. Nava fusese atacată joi la ora 13, toţi cei 44 de membri ai echipajului fiind salvaţi, după ce petrecuseră zece ore pe mare, în bărcile de salvare. Unul dintre mesaje afirma: „Numărul şi instrucţiunile submarinului, necunoscute”[524].

Însă, la momentul respectiv, ştirile despre atacurile împotriva navelor Centurion şi Candidate şi împotriva goeletei Earl of Lathom ajunseseră deja în ziarele din Liverpool. Alfred Allen Booth, preşedintele companiei Cunard, aflase despre atacuri în timp ce-şi citea ziarul de dimineaţă, la micul dejun, la el acasă. Mesajul era clar, cel puţin pentru el. Ştia că nava-amiral a companiei sale urma să navigheze prin aceleaşi ape, chiar în acea zi.

Booth a renunţat la micul dejun şi s-a grăbit să-l întâlnească pe ofiţerul naval superior de la Liverpool, căpitanul Harry Stileman, pe care l-a rugat să ia măsuri ca să protejeze Lusitania.[525] Booth a insistat să i se trimită un mesaj lui Turner, care să-l înştiinţeze despre cele două nave ale companiei Harrison, ce fuseseră torpilate şi scufundate. În conformitate cu regulile de război, Booth nu era el însuşi autorizat să-i trimită direct lui Turner un avertisment sau orice altă comandă. La începutul războiului, toate navele sub pavilion britanic trecuseră sub autoritatea diviziei comerciale a Amiralităţii, pentru a i se da acesteia din urmă flexibilitate maximă în rechiziţionarea de nave pentru uz militar, precum şi pentru a preveni confuzia care ar fi putut apărea, dacă s-ar fi trimis ordine contradictorii unei nave, atât din partea proprietarilor ei, cât şi din partea Amiralităţii, preşedintele companiei Cunard, Alfred Booth, admiţând că o astfel de situaţie putea fi „foarte periculoasă”.

Ce altceva s-a mai petrecut în timpul întâlnirii lui Booth cu amiralul Stileman este neclar, însă cel dintâi a plecat crezând că un mesaj detaliat avea să fie trimis şi că Amiralitatea avea să dea ordin ca Lusitania să-şi schimbe cursul către Queenstown, la o distanţă destul de mare de Liverpool, până când ameninţarea imediată a submarinului avea să treacă.

În largul coastelor Irlandei, Lusitania se deplasa printre pâlcuri de ceaţă, dar vizibilitatea se îmbunătăţea cu fiecare minut, iar riscul de coliziune scădea rapid. Turner a ordonat dezactivarea cornului de ceaţă. Acum, însă, crescuse riscul ca vasul să fie detectat de vreun submarin.

Pe puntea de comandă, anxietatea a crescut brusc, odată cu sosirea, la ora 11:30, a unui mesaj radio de la Amiralitate, care înştiinţa: „Submarine active în partea sudică a canalului irlandez ultima oară reperate la 20 de mile marine sud de nava-far Coningbeg”[526].

Expeditorul adăuga: „Asiguraţi-vă că Lusitania primeşte acest mesaj”.

Nava-far Coningbeg se afla drept în faţă, pe direcţia de deplasare a lui Turner, chiar înainte de locul cel mai îngust – 45 de mile marine lăţime – al Canalului St. George. Mesajul indica, de asemenea, că nu era doar un submarin, ci erau mai multe.

Dacă submarinele, la plural, chiar se aflau la 20 de mile marine sud de nava-far, ele erau poziţionate cam pe la mijlocul distanţei dintre cele două maluri ale canalului. Într-o zi senină – iar, la momentul respectiv, ceaţa dispăruse aproape de tot –, fumul de la cele trei coşuri în funcţiune ale Lusitaniei era vizibil pe o distanţă de 20 de mile marine în oricare direcţie, ceea ce însemna că un observator aflat pe un submarin în mijlocul canalului avea o şansă excelentă să depisteze nava. Avertismentul descria submarinele ca fiind „active”, dar ce anume însemna că erau „active”?

Aparent, mesajul venea ca rezultat al rugăminţii lui Alfred Booth, însă nu a corespuns cu ceea ce solicitase el. În cele doar 18 cuvinte ale sale[527], nu comunica nici un detaliu referitor la ceea ce se petrecuse în ultimele 24 de ore. Căpitanul Turner, omul care avea cel mai mult nevoie de amănunte în acel moment, nu avea habar de pierderea celor două vase ale companiei Harrison şi a Contelui de Lathom.

Ceaţa fiind acum risipită, Lusitania şi-a crescut viteza la 18 noduri. Căpitanul Turner a ordonat să se menţină presiunea maximă în cele trei camere cu cazane de aburi disponibile, pentru eventualitatea în care o creştere bruscă de viteză ar fi devenit necesară.

La prânz, potrivit solicitării lui Charles Lauriat, însoţitorul de bord desemnat să se ocupe de cabina lui a sosit ca să-l trezească. I-a spus lui Lauriat că nava „trecuse de capul Clear”, un reper cunoscut din extremitatea sud-vestică a Irlandei, şi că ceasul navei fusese dat înainte, după ora de la Greenwich[528]. Lauriat s-a ridicat din pat, şi-a pus costumul de Knickerbocker şi, la ora 12:50, era pe punte. Ştia ce oră era, deoarece şi-a verificat ceasul de mână, ca întotdeauna setat după ora de la Boston, şi a calculat echivalentul orei Greenwich.

Pentru pasagerii de la clasa întâi, prânzul începea la ora 13; el voia să facă mai întâi o plimbare de zece minute. A observat că nava părea „să se deplaseze agale” şi a văzut, de asemenea, că datele contorizatorului de mile, afişate la amiază, indicau că nava străbătuse numai 484. Deşi lui Lauriat i s-a părut că nava se deplasa lent, ea, de fapt, atinsese o viteză medie puţin mai mare de 20 de noduri, iar aceasta includea mai multe ore prin ceaţă cu 15 noduri.

Totuşi, era cu mult sub viteza de 25 de noduri pe care el se aşteptase că nava urma s-o menţină.

„Era o zi frumoasă atunci, vânt uşor, o mare liniştită şi un soare strălucitor”[529], a scris Lauriat. De-a lungul babordului, a văzut „vechea şi îndrăgita coastă irlandeză”. Dar coasta se afla încă la o distanţă mare, era o simplă denivelare verde a orizontului. Vremea frumoasă îl neliniştea pe Lauriat. „Mi-am spus că, dacă un submarin german chiar ar avea intenţii serioase, ar fi trebuit să aştepte câteva săptămâni un prilej mai favorabil decât condiţiile meteorologice din acel moment. Cu o mare plată, fără valuri, precum cea din jurul nostru, periscopul unui submarin putea cu siguranţă să acopere o distanţă mare.”

Liniştea mării era cel mai remarcabil aspect. Lauriat a comparat marea cu o clătită; unul dintre băieţii de serviciu de pe vapor a spus că era „plată, exact ca o masă de biliard”[530].

Pasagera Jane MacFarquhar, din Connecticut, s-a urcat pe una dintre punţile superioare şi a contemplat sclipitoarea privelişte marină. Ea şi fiica ei de 16 ani tocmai terminaseră de aranjat hainele pe care aveau să le poarte a doua zi dimineaţă, când ar fi ajuns la Liverpool. Au plănuit să-şi lase pe vapor hainele cu care erau îmbrăcate acum. „Privelişte a era impresionantă,” – a zis MacFarquhar – „soarele strălucitor, apa liniştită, iar pământul vizibil în ambele părţi. În timp ce priveam acest peisaj minunat, mă gândeam: Unde este pericolul acela despre care se vorbeşte? Destinaţia călătoriei noastre aproape că se zăreşte şi n-am avut parte de absolut nici un semn de pericol.”[531]

Vineri dimineaţa, Schwieger menţinea submarinul U-20 la suprafaţă, pentru a continua să-i reîncarce bateriile. Stătea pe puntea de deasupra castelului. Marea era acoperită de ceaţă, dar lumina soarelui reuşea să pătrundă ici şi colo. Vizibilitatea se îmbunătăţea rapid. Marea era plată, cu briza de sub un nod.

„Dintr-odată, vizibilitatea a devenit foarte bună”[532], a scris Schwieger în jurnalul său de bord. Iar dacă lui acest fapt îi conferea o vedere largă asupra mării înconjurătoare, aceeaşi vedere îi oferea oricărei nave britanice de patrulare sau oricărui distrugător care s-ar fi aflat, întâmplător, în vecinătate. Netezimea suprafeţei mării sporea pericolul ca marinarii de cart inamici să repereze submarinul U-20, chiar şi în imersiune, aflat la o adâncime de periscop, întrucât siajul alb şi discret al periscopului lui Schwieger putea fi văzut de la mile întregi distanţă.

Şi, de fapt, un trauler aflat la depărtare începea chiar atunci să se îndrepte spre submarinul U-20. Schwieger a ordonat o imersiune rapidă şi şi-a ridicat periscopul. Vasul se apropia încet, într-o manieră pe care el o găsea neliniştitoare. „Aşadar,” – scria el – „coborâm la o adâncime de 24 de metri, ca să scăpăm de trauler.” Era ora 10:30. „La 12,” – a mai scris – „mă voi ridica din nou la o adâncime de 11 metri, ca să efectuez observaţii periscopice.”

Dar, cu puţin timp înainte de momentul în care acest lucru ar fi urmat să se întâmple, la 11:50, un val de agitaţie a trecut prin submarin. Chiar şi la 24 de metri sub suprafaţa mării, oamenii din U-20 au reuşit să audă sunetul unei nave deasupra lor, transmis prin cocă. Schwieger a scris în

jurnalul său de bord: „Un vas cu motoare foarte puternice trece pe deasupra submarinului nostru”.

După sunet, Schwieger a ştiut că nu era nici un distrugător, nici un trauler, ci ceva mult mai mare, care se deplasa rapid. A trecut direct pe deasupra, confirmând faptul că fusese prudentă decizia lui de a naviga la o adâncime la care submarinul era ferit chiar şi de chilele celor mai mari nave.

Schwieger a mai aşteptat câteva minute, apoi a revenit la o adâncime de periscop, pentru a încerca să identifice nava.

Cornul de ceaţă fiind oprit, iar soarele, sus pe cer şi strălucitor, pasagerii Lusitaniei s-au dus pe punţile deschise, ca să joace o partidă de hochei, să arunce mingi medicinale şi să ia parte la alte jocuri care se practicau pe punte. Copiii mai mari, ca de obicei, săreau coarda. Cei mai mici se plimbau de colo-colo pe punţi, cu bonele şi însoţitoarele de bord, pe jos sau în cărucioare, cu suzetele atârnate la gât sau prinse de hăinuţe. Pe porţiunile umbrite ale punţii şi în zonele expuse brizei de 18 noduri, generată de înaintarea navei, era în continuare suficient de răcoare ca să fie nevoie de haine. O femeie purta o haină mare de blană neagră.

Aceasta fiind ultima zi întreagă de călătorie, cu soarele atât de strălucitor şi cu aerul atât de curat, pasagerii păreau să facă un efort special de a se îmbrăca bine şi poate chiar elegant. O fetiţă de şapte ani purta o rochiţă din bumbac, cu dungi albe şi roz, sub o haină de catifea neagră căptuşită cu mătase roşie, la care îi fuseseră adăugate un inel de aur, un colier din coral roşu şi o broşă

din sidef.[533] Haina îi dădea un aspect de pasăre neagră cu aripi roşii. Rozul părea să fie o culoare destul de răspândită – la băieţi. Un băieţel de cinci ani se fâţâia de colo-colo agitat, îmbrăcat într-o haină de lână roz, purtată peste o jachetă în carouri şi pantaloni scurţi. Un bărbat de aproape 30 de ani se îmbrăcase cu intenţia clară de a impresiona. Purta:

Pantaloni din serj albastru

Cămaşă din bumbac dungată („Anderson Bros., Producători, Strada Bridge nr. 27, Glasgow”)

Indispensabili albi din lână merinos

Ghete uşoare cu şireturi (marcate în interior cu „Holober Bros., Strada 14 Vest nr. 501, New York”)

Şosete gri, cu tălpi de culoare albastru-deschis

Bretele de culoare deschisă

Curea din piele şi cataramă de nichel

Plus: O vestă roz din lână merinos.

Mulţi pasageri s-au aşezat pe scaunele de pe punte, ca să citească, la fel cum făcuseră şi în cele şase zile anterioare. Dwight Harris a stat o vreme pe punte, citind o carte despre familia de Medici, apoi s-a dus la biroul comisarului de bord ca să-şi recupereze inelul de logodnă, celelalte bijuterii ale sale şi cei 500 de dolari-aur, lucruri pe care le lăsase acolo la începutul călătoriei. S-a dus în cabina lui şi a folosit un lanţ de ceas pentru a-şi atârna de gât câteva

obiecte, inclusiv inelul. „Am prins cu acul broşa mare de diamant înăuntrul buzunarului de la haină” – a scris el – „şi, înainte să plec din cabină, am deschis geanta aparatului de fotografiat, în care se găsea centura mea de salvare.”[534] Era centura pe care o cumpărase de la Wanamaker’s, la New York, cu o zi înaintea plecării. Semnele de exclamare ale lui Harris încă nu erau epuizate: „Am pus aurul în buzunarul de la pantaloni şi apoi am coborât să iau masa de prânz!”

În ciuda vremii liniştite, pasagerul Theodore Naish din Kansas City avea rău de mare, aşa cum avusese pe tot parcursul călătoriei. Insistent, i-a cerut soţiei sale, Belle, să se ducă fără el sus pe punte, pentru a vedea coasta irlandeză şi insulele ei în lumina soarelui. Ştia, din experienţe trecute, cât de încântătoare era priveliştea. Iniţial, Belle a ezitat: „Am răspuns că era suficient cuvântul lui, că aveam să le văd când ne întorceam, iar, dacă nu s-ar fi putut din cauza ceţii, m-aş fi mulţumit să le văd în poze”[535]. Dar Theodore a insistat, iar Belle i-a făcut această favoare; era bucuroasă că procedase astfel. „O zi mai încântătoare nu poate fi imaginată – aerul era cald, fără vânt, soarele strălucitor, marea liniştită.”

Pretutindeni pe vapor domnea acel amestec de tristeţe şi de aşteptare ce caracteriza întotdeauna sfârşitul unei călătorii, dar acum se adăuga sentimentul uşurării de a fi ajuns în siguranţă în Anglia.

Pe puntea de comandă, căpitanul Turner a primit un nou mesaj de la Amiralitate, care a generat şi mai multă confuzie: „Submarine la 5 mile marine sud de capul Clear, îndreptându-se spre vest la momentul detectării lor, ora 10 dimineaţa”[536].

Lusitania trecuse deja de Capul Clear. Dacă era corect, acest mesaj indica, de asemenea, posibilitatea ca orice ameninţare să fi trecut – submarinele, din nou la plural, rămăseseră în spate şi se îndreptau către largul mării. Căpitanul Turner s-a felicitat pentru faptul că, după toate aparenţele, scăpase de ele pe când naviga prin ceaţă. Ştia că, şi în cazul în care comandanţii lor ar fi reperat acum fumul de la coşurile navei sale, şi s-ar fi întors din drum, nu puteau spera s-o prindă din urmă.

Deşi gândul acesta era întru câtva reconfortant, rămânea în continuare problema raportului de mai devreme, despre submarinele active în Canalul St. George, la sud de nava-far Coningbeg, adică drept înainte.

Cu periscopul său, Schwieger a efectuat o rotire rapidă de 360 de grade, pentru a vedea marea de jur împrejur, apoi a rotit aparatul până când a văzut nava care tocmai trecuse pe deasupra.[537] Era, într-adevăr, un trofeu, şi nu doar din punctul de vedere al tonajului. Lungă şi îngustă, cu o proră ca un brici, îşi croia uşor drum prin marea plată. Coşurile ei scoteau un fum negru, dens, care arăta că echipajul de la motoare muncea din greu ca să atingă viteza maximă. Schwieger n-a avut nevoie de pilotul său de război, Lanz, ca să-l ajute să identifice nava respectivă. Era un crucişător mare, britanic, de aproximativ 6 000 de tone.

L-a lăsat să se ducă. Nici nu avea de ales. Cu viteza maximă de 9 noduri pe care putea s-o atingă în imersiune, Schwieger nu avea nici o şansă de a prinde acel crucişător din urmă. Chiar şi viteza maximă de suprafaţă, de 15 noduri, nu i-ar fi fost de folos, deoarece crucişătorul se îndepărta cu o viteză pe care el a estimat-o la 18 noduri. Şi

dacă, dintr-un motiv anume, Schwieger ar fi fost suficient de nesocotit încât să încerce să iasă la suprafaţă, tunurile navei de război i-ar fi scufundat submarinul în câteva minute.

Deplasându-se la adâncimea de periscop, Schwieger a urmărit, totuşi, nava, pentru eventualitatea în care crucişătorul şi-ar fi schimbat direcţia de deplasare într-un mod care i-ar fi permis lui să-l ajungă din urmă şi să lanseze un atac. Dar acela se deplasa cu viteză maximă, în zigzag, şi curând a ajuns la mare distanţă. Schwieger i-a spus mai târziu prietenului său Valentiner că, în acel moment, exasperat, s-a dezlănţuit într-un torent de înjurături. „După primele zile de război," – a explicat Valentiner – „rareori aveai ocazia să lansezi o torpilă către o navă de luptă mare, cum era un crucişător, şi multe submarine nici n-au zărit vreuna în tot cursul războiului." Marina britanică, la fel ca omoloaga ei germană, şi-a păstrat marile nave de război la adăpost „şi nu le-a trimis să cutreiere mările în lung şi-n lat, ca să devină ţinte bune pentru submarine".

Vasul respectiv era, de fapt, HMS Juno, un crucişător vechi, care acum funcţiona ca navă de patrulare costieră. Avea baza la Queenstown şi se îndrepta cu viteză înapoi către port, tocmai datorită ultimelor alerte emise de Amiralitate, referitoare la submarine. În timp ce se deplasa, echipajul său a făcut o măsurătoare de rutină a temperaturii apei şi a aflat că era de 13 grade Celsius.

„După ce am terminat cu înjurăturile," – i-a povestit Schwieger lui Valentiner – „am observat că se risipea ceaţa. Puteam să văd acum cerul albastru."[538]

Schwieger a consemnat întâlnirea la ora 12:15. Jumătate de oră mai târziu, a ieşit la suprafaţă şi şi-a reluat direcţia de deplasare către vest, ca să-şi continue drumul către casă. Economisirea combustibilului era de-acum o prioritate. Nu putea să amâne – drumul de întoarcere către Emden avea să dureze încă o săptămână.

Deja se înseninase atât de mult, încât aproape că nu îţi venea a crede. „Vizibilitate neobişnuit de bună," – a notat el – „vreme foarte frumoasă."[539]

La orizont, însă, ceva nou i-a captat atenţia.

---

[519] „Statement of Mrs. Theodore Naish" („Declaraţia d-nei Theodore Naish"), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park); „Statement of Maude R. Thompson" („Declaraţia dată de Maude R. Thompson"), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park); Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 77.

[520] „Statement of Mrs. Theodore Naish", în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[521] „Statement of Mrs. Theodore Naish", în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[522] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, pp. 5, 69–70.

[523] Mărturie a lui Leo Thompson, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, p. 673 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[524] Telegramă de la Kilrane către Directorul Spionajului Naval, Londra, 7 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegram", 6–10 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/113 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[525] Mărturie a lui Alfred Booth, „Investigation", Alineatele 262–265, 276–277; „Answers of the Petitioner to Interrogatories Propounded by Hunt, Hill & Betts", în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, pp. 1, 3 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[526] Telegramă, 7 mai 1915, ora 11:25 a.m., citată în „Answers of the Petitioner to the Interrogatories Propounded by May Davies Hopkins", în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York), p. 8.

[527] În varianta sa engleză. (n. trad.)

[528] Greenwich Mean Time („Timpul Mediu de la Greenwich"), sau GMT, este ora măsurată la Observatorul Regal de la Greenwich, o suburbie a Londrei, pe unde trece meridianul de longitudine 0, în funcţie de această oră fiind măsurată ora pe toate celelalte meridiane ale globului. (n. trad.)

[529] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 70.

[530] Francis Burrows, interviu, Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[531] „Narrative of Mrs. J. MacFarquhar”, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[532] Schwieger, Jurnal de război.

[533] După cum aţi ghicit, probabil, aceste detalii şi altele care urmează sunt luate, de asemenea, de pe listele bunurilor recuperate de la morţii neidentificaţi de pe Lusitania. „Unidentified Remains”, RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor şi Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside; „Lusitania: Effects of Unidentified Bodies” („Lusitania: Efectele cadavrelor neidentificate”), în Wesley Frost către William Jennings Bryan, 4 iunie 1915, dosarul numărul 341.111L97/37 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[534] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[535] „Statement of Mrs. Theodore Naish”, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[536] „Memorandum as to Master’s Actions” („Memorandum despre acţiunile căpitanului”), în Arhivele Amiralităţii, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[537] Schwieger, Jurnal de război.

[538] Thomas, Raiders of the Deep, p. 96.

[539] Schwieger, Jurnal de război.

LONDRA / WASHINGTON: ÎNTREBAREA REGELUI

Vineri, la Londra, colonelul House, care continua să îndeplinească funcţia de emisar neoficial al preşedintelui Wilson, s-a întâlnit cu sir Edward Grey, ministrul de Externe al Marii Britanii, şi cei doi s-au deplasat până la Grădina Botanică Regală din Kew, ca să facă o plimbare printre straturile de flori de primăvară ale grădinii, pe aleile cu cedri, vizitând şi cea mai renumită construcţie a grădinii, Casa cu Palmieri, o seră imensă construită din sticlă şi fier, despre care se spunea că influenţase planurile Palatului de Cristal din Londra. Cei doi bărbaţi au discutat despre războiul submarin. „Am vorbit despre probabilitatea scufundării unui vas oceanic de linie" – a scris House – „şi i-am spus că, dacă s-ar face aşa ceva, un val de indignare ar cuprinde America, un val care, probabil, ne-ar împinge în război."[540]

Destul de straniu, subiectul a revenit în discuţie câteva ore mai târziu, când colonelul House i-a făcut o vizită regelui George al V-lea, la Palatul Buckingham.

La un moment dat, regele s-a întors către House şi a întrebat: „Ce-ar fi dacă ar scufunda Lusitania, cu pasageri americani la bord?"[541]

Devreme, în acea dimineaţă, după ce finalizase negocierile navale cu omologii săi francez şi italian, Churchill a plecat de la Paris, îndreptându-se către cartierul general al forţelor britanice din Franţa, de la St. Omer, unde sir John French plănuia ofensiva împotriva forţelor germane de la

Aubers, în ciuda unei lipse acute de proiectile de artilerie.[542]

Vrând să aibă o experienţă directă a bătăliei, Churchill spera să se apropie de front cât mai mult cu putinţă, însă, potrivit spuselor lui, fără „să se expună unor riscuri nejustificabile”[543]. În afară de bombardamente de artilerie şi de fum, nu a văzut prea multe: „Fără să iei parte, în mod efectiv, la asalt, era imposibil să înţelegi condiţiile reale”, scria el. „Ca să le vezi, trebuia să le simţi, iar faptul de a le simţi putea foarte bine să însemne să nu mai simţi nimic altceva. Să stai la distanţă însemna să nu vezi nimic; să te arunci în mijlocul evenimentelor însemna să fii dominat de experienţe personale, care te devorau.”[544]

El a avut parte de sentimentul cel mai intens al războiului la un „punct de primire a răniţilor”, dintr-o mănăstire din Merville, la aproximativ 65 de kilometri est de cartierul general, unde bărbaţi „care sufereau de toate felurile de răni oribile, arşi, sfârtecaţi, înjunghiaţi, sufocându-se, muribunzi, erau triaţi în funcţie de suferinţe”[545]. Ambulanţele se opreau una după alta la uşă. Morţii erau scoşi prin spate şi îngropaţi. Trecând prin sala de operaţii, Churchill a văzut doctori operând, care-i făceau unui soldat o trepanaţie, adică îi găureau cutia craniană. „Peste tot erau sânge şi cârpe însângerate”, a scris el.

La Casa Albă, o nouă zi de vineri – zi înviorătoare de primăvară – tocmai începea, iar preşedintele Wilson îi scria din nou lui Edith. Ea venise la cină cu o seară înainte, iar el se simţea mult mai optimist în privinţa posibilităţii de a se căsători cu ea într-o bună zi.

„În acest aer curat al dimineţii,” – scria el – „lumea pare mai puţin potrivnică, pare în mai mică măsură un obstacol care se interpune între noi.”[546]

---

[540] Seymour, Intimate Papers, vol. 1, p. 432; vezi şi Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, pp. 77–78.

[541] Seymour, Intimate Papers, vol. 1, p. 432; Cooper, Walter Hines Page, p. 306; Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 78.

[542] Keegan, The First World War, p. 199; Churchill, The World Crisis, p. 437.

[543] Churchill, The World Crisis, p. 437.

[544] Churchill, The World Crisis, p. 437.

[545] Churchill, The World Crisis, p. 438.

[546] Scrisoare a lui Wilson către Edith Galt, 7 mai 1915 (Arhivele Wilson).

MAREA IRLANDEI: COŞURI LA ORIZONT

Submarinul U-20 străbătea marea albastră, care se făcea una cu cerul dimineţii.[547] Ceaţa dispăruse, cerul era fără nori, marea, liniştită. Schwieger şi-a îndreptat binoclul – „ochii săi de zeu”, marca Zeiss – către o pată aflată la orizont şi a fost uimit să vadă „o pădure de catarge şi de

coşuri”, aşa cum i-a descris imaginea mai târziu lui Max Valentiner. „La început, am crezut că aparţineau, cel mai probabil, mai multor nave”, a zis el. „Apoi am văzut că era un vas mare cu aburi, care venea dinspre orizont. Venea în direcţia noastră. Am intrat imediat în imersiune, sperând că voi avea ocazia să trag în el.”[548]

În jurnalul său, la ora 13:20, Schwieger a scris: „În faţă şi la tribord, patru coşuri şi două catarge ale unui vas cu aburi, aflat pe o direcţie de deplasare triunghiulară în raport cu noi, apare la orizont (venind dinspre SSV, se îndreaptă către Capul Galley). Construcţia navei indică faptul că este un vapor mare de pasageri.”[549]

Odată ajuns la adâncimea de periscop, Schwieger a ordonat să se înainteze cu viteza maximă în imersiune – 9 noduri – şi a stabilit o direcţie de deplasare „care se intersecta cu cea a vaporului”. Acesta încă se afla, totuşi, la câteva mile bune distanţă. Când se afla la o depărtare de numai două mile marine, el a virat într-o nouă direcţie de deplasare, fapt care i-a mărit şi mai mult distanţa faţă de submarin. Frustrat din nou, Schwieger a scris: „Nu aveam nici o şansă acum, chiar dacă ne grăbeam, deplasându-ne cu viteza noastră cea mai mare, să ajungem suficient de aproape, ca s-o atacăm”.

El a continuat, oricum, să urmărească nava, întocmai cum făcuse mai devreme, în cazul crucişătorului Juno, gândindu-se la eventualitatea în care s-ar fi întâmplat ca vasul de linie să schimbe din nou direcţia, astfel încât să revină pe o traiectorie convergentă.

L-a chemat pe pilotul său, Lanz, să vină la periscop, ca să arunce o privire. De ce a simţit nevoia să facă acest lucru este neclar. Dintre navele din largul mării, aceasta era una

dintre cele care ieşeau cel mai mult în evidenţă şi reprezenta un trofeu de prim rang. Schwieger era în pragul disperării: numai această navă, singură, i-ar fi câştigat, în termeni de tonaj, cea mai bună performanţă din întreg războiul.

Ziua rămânea surprinzător de senină şi de liniştită. Asta însemna că Schwieger nu putea să ţină periscopul ridicat pentru mult timp, ca nu cumva să fie detectat de marinarii de cart ai ţintei sau, şi mai rău, de vreun distrugător în patrulă. Pe o vreme atât de senină şi cu o mare atât de liniştită, ar fi avut puţine şanse de scăpare. În două momente anterioare, siajul format de periscopul său pe o mare plată îl forţase să abandoneze atacurile. Una dintre potenţialele ţinte, o navă cu aburi a Poştei Regale, se întorsese spre el, cu intenţia evidentă de a-l ataca frontal cu pintenul etravei, determinându-l să ordone o imersiune rapidă şi să fugă la viteză maximă de la faţa locului.

Lanz a intrat în cabina de comandă. Cam în acelaşi moment, s-a întâmplat un lucru pe care Schwieger l-a socotit echivalentul unui miracol.

Pe puntea de comandă a Lusitaniei, căpitanul Turner se confrunta cu o dilemă pe care nimic din lunga sa experienţă pe mare nu-l pregătise ca s-o gestioneze. Dacă mesajele radio primite în cursul dimineţii erau corecte, atunci avea submarine şi direct înaintea lui, şi în spate.

Mai mult decât atât, se confrunta cu o problemă de sincronizare. În acest moment, Liverpool continua să se afle în faţă, la o distanţă de aproximativ 250 de mile marine. La intrarea în portul oraşului, se afla celebrul banc Mersey, peste care putea trece doar când era fluxul

maxim. Dacă ar fi accelerat şi ar fi înaintat cu viteza maximă pe care o putea atinge cu doar trei camere ale cazanelor în funcţiune, adică 21 de noduri, ar fi ajuns mult prea devreme. Cum nici nu intra în discuţie să oprească, ar fi fost nevoit să se învârtă în cerc în Marea Irlandei, scoţând fum din cele trei coşuri în funcţiune ale navei, ceea ce reprezenta o invitaţie deschisă pentru orice submarin aflat pe o rază de 20 de mile marine.

Mai exista şi o altă dimensiune a problemei. Abia trecuse de amiază. Indiferent de viteza cu care călătorea, Turner ar fi fost pus, în cele din urmă, în situaţia de a trece prin Canalul St. George în timpul nopţii, în condiţiile în care ceaţa era un pericol omniprezent. Aşa cum stăteau lucrurile, ceaţa care înconjurase nava toată dimineaţa îl lăsase pe căpitan cu o percepţie a localizării sale mai puţin precisă decât şi-ar fi dorit. Această lipsă de precizie era amplificată de faptul că se afla mai departe de coastă decât de obicei – la aproximativ 20 de mile marine, în timp ce, pe vreme bună, putea să se apropie la o distanţă de nici mai mult, nici mai puţin de o milă.

I-a chemat pe puntea de comandă pe cei doi ofiţeri ai săi de rangul cel mai înalt, secundul Anderson şi prim-ofiţerul John Preston Piper, ca să le ceară sfatul. În cele din urmă, a ajuns la o decizie. Întâi de toate, avea să-şi stabilească locaţia cu exactitate. Coasta irlandeză era deja vizibilă, însă distanţa navei faţă de ţărm era greu de calculat cu precizie. Fiind marinar din şcoala veche, lui Turner îi plăcea să folosească o metodă cunoscută sub denumirea de orientare în patru puncte. Aceasta necesita ca el să se deplaseze în paralel cu coasta, cu o viteză constantă, timp de aproximativ 30 de minute, în timp ce prim-ofiţerul Piper stabilea de patru ori poziţia în raport cu un singur reper de pe ţărm – în cazul de faţă, farul aflat la Capul Vechi.

Odată ce afla cu precizie care era poziţia sa, Turner plănuia să menţină o viteză de 18 noduri, astfel încât să ajungă la bancul Mersey devreme în dimineaţa următoare, exact la momentul potrivit, pentru a intra în port fără întârzieri. Deşi mai lentă decât viteza de 21 de noduri la care putea ajunge cu cele trei camere ale cazanelor în funcţiune, această viteză era, totuşi, mai mare decât a oricărei alte nave comerciale aflate în circulaţie la vremea respectivă şi, în mod sigur, mai mare decât a oricărui submarin. Turner plănuia, de asemenea, să schimbe cursul mai târziu în cursul acelei zile, pentru a aduce Lusitania mai aproape de ţărm, astfel încât să treacă pe lângă nava-far de la Coningbeg înainte să pătrundă în cea mai îngustă porţiune a Canalului St. George. Înţelegea că acest lucru contravenea recomandărilor adresate de Amiralitate căpitanilor, potrivit cărora erau sfătuiţi să treacă pe lângă nave-far şi alte indicatoare marine prin „mijlocul canalului”. Însă Amiralitatea trimisese informaţii cu privire la prezenţa submarinelor la 20 de mile marine sud de nava-far, amplasament pe care orice marinar care traversa respectiva secţiune largă de 45 de mile marine ar fi identificat-o drept mijlocul canalului. Ca să respecte recomandările Amiralităţii, ar fi însemnat să navigheze direct către submarinele în aşteptare.

Pe la ora 13:30, căpitanul Turner i-a ordonat ofiţerului de la cârmă să vireze înspre tribord, ca să aducă nava pe o linie de deplasare paralelă cu coasta, astfel încât Piper să poată face prima dintre cele patru măsurători.[550] Acest viraj şi alte câteva schimbări de direcţie anterioare i-au convins pe unii pasageri că Turner cârmuia nava în zigzag, pentru a scăpa de submarine, cu toate că, în realitate, el nu asta făcea. În mod paradoxal, dată fiind forma coastei,

schimbarea de direcţie li s-ar fi părut pasagerilor ca un viraj înspre largul mării.

Cu faţa mâncată de pojar şi aflat în carantină, Robert Kay privea prin hubloul său. Băiatul din Bronx, acum plin de bube şi inflamat, se uita la lumea care trecea prin faţa sa – unica lui distracţie. Afară, ziua era plină de soare şi de strălucire, iar coasta irlandeză, de un verde viu. Dar, în timp ce el privea, nava a început să vireze la tribord şi, spre marea lui dezamăgire, pământul a început să se îndepărteze.[551]

În acea dimineaţă, „Regele Şampaniei”, George Kessler, a dat curs hotărârii sale de a-i vorbi căpitanului Turner despre includerea pasagerilor în exerciţiile de pe navă. Cei doi bărbaţi fumau în timp ce vorbeau.

Kessler a scris: „I-am sugerat c-ar trebui să li se dea pasagerilor bilete cu un număr care să corespundă numărului bărcii către care trebuia să se îndrepte, în cazul în care se întâmpla ceva nedorit, şi că mi se părea că acest detaliu ar diminua dificultăţile în eventualitatea unei nenorociri”[552].

Turner i-a spus că această idee apăruse în urma catastrofei Titanicului, dar că fusese respinsă de compania Cunard ca „ineficientă”. A adăugat că el nu avea autoritatea să instituie această practică pe cont propriu, fără să obţină mai întâi aprobare de la Departamentul Comercial al Amiralităţii.

Conversaţia s-a mutat la tema „fricii de torpile, pe care nici unul dintre noi n-o socoteam ca fiind justificată la momentul respectiv”, îşi amintea Kessler. E posibil ca

Turner să-şi fi ascuns propriile griji, ca să-şi liniştească pasagerul.

De îndată ce pilotul Lanz a ajuns la periscopul submarinului U-20, Schwieger a văzut că uriaşul vas cu aburi îşi schimbase din nou direcţia de deplasare, de astă dată la tribord.[553] „Venea direct spre noi”, i-a spus Schwieger lui Valentiner. „N-ar fi putut să urmeze o direcţie mai bună, nici dac-ar fi încercat să ne ofere în mod deliberat ocazia unei lovituri imposibil de ratat.”

Era ora 13:35. Noua direcţie a vaporului sugera că se îndrepta spre Queenstown. Schwieger a stabilit un curs care avea să plaseze submarinul U-20 în faţa navei, la un unghi de 90 de grade. A ordonat deplasarea înainte cu viteză maximă şi, în următoarele 25 de minute, a gonit înainte pe un curs care se intersecta cu cel al navei, în timp ce aceasta devenea constant din ce în ce mai mare în vizorul său. „O scurtă alergare rapidă, apoi am aşteptat”, i-a spus el lui Valentiner.

Cu toate că această patrulare confirmase neîncrederea lui faţă de torpile, Schwieger nu avea altă soluţie decât să se folosească de una dintre ele. Tunul său de punte ar fi fost inutil împotriva unui vapor atât de mare şi de periculos, căci, după primele câteva proiectile, nava cea mare s-ar fi întors, probabil, şi ar fi fugit sau chiar ar fi încercat să-i atace submarinul cu pintenul entravei. Schwieger a optat pentru o torpilă G6.

În interiorul submarinului, tensiunea creştea. Tot ce trebuia să facă nava uriaşă era să ia un alt viraj, îndepărtându-se de sumbarinul U-20, şi cursa de urmărire ar fi luat sfârşit. Queenstown era aproape. Exista şi

posibilitatea ca marinarii de veghe de pe vapor să repereze periscopul lui Schwieger şi căpitanul ei să cheme o ceată de distrugătoare.

În mod straniu, această navă nu avea nici un fel de escortă. Chiar şi mai straniu, în opinia lui Schwieger, era însuşi faptul că vasul se afla în aceste ape, mai ales după cele două atacuri ale sale, încununate de succes, din ziua precedentă. Faptul că vaporul „nu a fost trimis prin Canalul de Nord este inexplicabil”[554], a scris el în jurnal.

Schwieger a ordonat ca torpila să fie setată să se deplaseze la o adâncime de trei metri – aproximativ zece picioare. Nu avusese încă timp să-i lase lui Lanz ocazia de a se uita la ţintă. Uriaşa navă continua să se apropie, coca ei gigantică, de culoare neagră, înfăţişându-se pe fundalul altminteri strălucitor.

Servanţii de tun ai lui Schwieger au armat torpila şi i-au imersat tubul de lansare.

Lusitania se afla de-acum la aproximativ 16 ore depărtare de Liverpool sau, altfel spus, la un interval de trei mese – un prânz, o cină şi, sâmbătă, un ultim mic dejun în portul Liverpool. Acum venea prânzul. Pasagerii de la clasa întâi se aşezau toţi odată la masă, în salonul de mese din centrul navei, sub cupola cea mare; pasagerii de la clasa a doua se aşezau în două serii, la 12:30 şi la 13:30. În cursul prânzului, s-a vorbit despre spectacolul din seara precedentă, despre ultimele ştiri privitoare la război, publicate în Buletinul cotidian al navei, şi, desigur, despre faptul că vasul naviga, în acel moment, în plină „zonă de război”.

Ca întotdeauna, Charles Lauriat a mers la masa de prânz cu Lothrop Withington, şi amândoi au stat la aceeaşi masă din salonul de la clasa întâi la care obişnuiau să stea.[555] Lauriat a remarcat că hublourile de pe ambele laturi ale încăperii erau deschise. Fusese sigur de faptul cu pricina, spunea el mai târziu, deoarece căldura neobişnuită a zilei îl trimisese cu gândul la o problemă care-i supărase pe cei doi bărbaţi de-a lungul traversării. Din cauza vremii calde, însoţitorii de bord deschiseseră hublourile peste tot în salonul de mese şi dăduseră drumul unui mare ventilator electric, aflat chiar deasupra mesei lui Lauriat şi Withington, creând astfel un curent care era îndeajuns de puternic, încât să fie supărător. Acelaşi lucru se mai întâmplase de câteva ori în decursul călătoriei şi, de fiecare dată, ca şi acum, Lauriat se simţise nevoit să-i ceară însoţitorului de bord să oprească ventilatorul.

Altminteri, prânzul a fost unul plăcut. Cei doi bărbaţi aşteptau cu nerăbdare ca nava să ajungă la destinaţie. „Ne-am simţit grozav împreună” – a scris Lauriat –„şi ne-am făcut planuri să ne vedem în Londra, întrucât locuinţa lui era aproape de biroul nostru londonez.”

Era clar acum că viteza neaşteptat de mică a Lusitaniei avea să-l coste pe Lauriat o zi de lucru la Londra, însă, destul de curând, ar fi înmânat Povestea de Crăciun a lui Dickens şi s-ar fi întâlnit cu fiica lui Thackeray, lady Ritchie, ca să pună la cale însemnările pe care ea urma să le scrie pentru fiecare dintre cele 118 desene încuiate în cutia cu pantofi din camera sa. Apoi, s-ar fi întâlnit cu cei care înrămau tablouri şi cu legătorii care aveau să transforme acele desene în obiecte mult mai valoroase decât neînsemnata sumă de 4 500 de dolari pe care o plătise pentru ele.

Într-un alt loc al salonului de mese, Theodate Pope şi însoţitorul ei, Edwin Friend, îşi terminau prânzul. „Unui tânăr englez de la masa noastră îi fusese servită îngheţata şi aştepta ca însoţitorul de bord să-i aducă o linguriţă cu care s-o mănânce”, îşi amintea Theodate. „S-a uitat cu mâhnire la ea şi a spus că s-ar supăra foarte tare dacă l-ar lovi o torpilă înainte s-o mănânce. Am râs cu toţii, apoi am discutat despre cât de încet ne deplasam. Credeam că motoarele se opriseră.”[556]

Totuşi, vaporul se deplasa în continuare sprinten, cu o viteză de 18 noduri. Senzaţia de lentoare se datora, probabil, faptului că marea era foarte liniştită, ceea ce reducea nivelul de vibraţii transmise prin cocă.

Dwight Harris, cu inelul de logodnă atârnându-i ascuns pe sub cămaşă, s-a alăturat celor cu care lua masa de obicei, dar nu a împărtăşit veselia optimistă ce caracteriza conversaţia din jur. În mod bizar, nu se simţea în largul său. A scris apoi: „În timp ce eram la masă, m-a cuprins o stare de tulburare foarte intensă şi m-am sculat şi am plecat, fără să-mi termin prânzul!”[557]

S-a dus în cabina lui, A-9, ca să-şi ia haina şi pălăria, şi cartea sa despre familia de Medici, apoi s-a întors pe punte, să citească.

Studentul la medicină Preston Prichard şi colegul său de cameră, Arthur Gadsden, erau foarte conştienţi de intrarea navei în zona periculoasă. Cei doi se împrieteniseră în timpul călătoriei şi vorbeau des datorită faptului că amândoi stăteau în paturile de sus din cabinele respective. Prichard şi Gadsden şi-au petrecut o parte a dimineţii de vineri „vorbind despre submarine şi întrebându-ne dacă

aveam să vedem vreunul, neresimţind nici cea mai mică frică privitoare la cum aveam să scăpăm de ele”[558], a scris Gadsden.

La puţin timp după ora amiezii, Prichard s-a dus în salonul pentru fumători, să se alăture celorlalţi bărbaţi care se adunaseră acolo, ca să vadă rezultatele pariurilor referitoare la milele parcurse, apoi să plece spre salonul de mese de la clasa a doua, pentru a lua prânzul. Ca de obicei, a stat faţă în faţă cu Grace French.

Astăzi părea să existe o oarecare atracţie între Prichard şi domnişoara French. El îşi purta costumul verde – nu pe cel albastru, cel bun –, dar era frumos chiar şi aşa căci, după şase zile la soare, pe o asemenea vreme, Prichard era, într-adevăr, foarte chipeş. A informat-o pe Grace că văzuse o tânără la bord, care ar fi putut fi sosia ei, şi că se dusese la ea ca să înceapă o conversaţie, până să-şi dea seama de greşeala făcută. Nu era doar o replică din registrul flirtului, menită să stârnească o conversaţie. Unul sau doi dintre ceilalţi bărbaţi de la masă întâlniseră aceeaşi femeie şi făcuseră la fel. Prichard „s-a oferit să mi-o arate după masa de prânz”, îşi amintea Grace. „Am fost de acord şi am coborât să-mi iau pălăria şi haina.”[559]

Unul dintre însoţitorii de bord a observat că Prichard a părăsit salonul de mese în jurul orei 13:20.

Urcând scările înapoi, ca să-l întâlnească pe Prichard, domnişoara French a dat peste doi prieteni de la bordul navei, care au întrebat-o unde se ducea. „Am răspuns că domnul Prichard avea să mă prezinte sosiei mele şi am trecut mai departe. Apoi, m-am întâlnit cu el şi ne-am plimbat de jur împrejur, râzând pe seama ideii respective.

I-am spus că mă întrebam dacă eu însămi aş fi putut s-o reperez pe acea fată.”[560]

Glumeau în timp ce o căutau.[561] Timpul trecea în mod plăcut, iar apoi s-a făcut ora 14:09. Soarele strălucea, marea sclipea.

Schwieger a estimat viteza ţintei sale la 22 de noduri – echivalentul a 40 de kilometri pe oră – şi a apreciat că distanţa la care se afla era de 700 de metri, ceva mai puţin de o jumătate de milă marină.[562] Dacă erau corecte calculele lui, torpila avea să lovească nava la un unghi ideal de 90 de grade.

La ora 14:10, Schwieger a dat ordin să se tragă. Potrivit descrierii sale, a fost o lovitură directă, neobstrucţionată, din prora. Torpila a ţâşnit din submarin şi, curând, a atins o viteză de aproximativ 70 de kilometri pe oră. La acea viteză, avea să ajungă la coca navei în 35 de secunde.

Marea fiind atât de liniştită, posibilitatea ca urma torpilei să fie descoperită era una ridicată. Fiecare secundă care trecea reducea probabilitatea ca nava să poată întoarce suficient de ferm şi de rapid ca s-o evite, dar, pentru Schwieger şi oamenii lui, totuşi, acele 35 de secunde au reprezentat un interval lung.

Schwieger privea prin periscop. Nu-şi dădea seama, încă, dar calculase greşit viteza ţintei. De fapt, aceasta se mişca mai încet decât apreciase el – cu patru noduri sau aproximativ opt kilometri pe oră.

[547] Schwieger, Jurnal de război.

[548] Thomas, Raiders of the Deep, p. 97.

[549] Schwieger, Jurnal de război.

[550] Bailey şi Ryan, The Lusitania Disaster, p. 143.

[551] Relatarea lui Robert Kay, obţinută prin amabilitatea lui Mike Poirier.

[552] Kessler, citat în Kalafus et al., Lest We Forget.

[553] Schwieger, Jurnal de război.

[554] Schwieger, Jurnal de război.

[555] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 73.

[556] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[557] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[558] Scrisoare a lui Gadsden către doamna Prichard, 4 iulie 1915 (arhiva personală Prichard).

[559] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 10 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[560] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 19 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[561] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 19 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[562] Schwieger, Jurnal de război.

LUSITANIA: O PRIVELIŞTE MINUNATĂ

Cu puţin timp înainte de ora 14, mai mulţi membri ai echipajului erau adunaţi în camera bagajelor, aflată la prora Lusitaniei, pe puntea F, jumătate dintre ei intrând în tură, jumătate ieşind. Treaba pe care o aveau de făcut acum era să pregătească miile de bagaje ale pasagerilor pentru sosire.

Marinarul Morton a petrecut două ore ajutând la încărcarea liftului electric, singura cale de acces în acea încăpere, cu valize şi cufere. Turele s-au schimbat la ora două – „clopotul bătea de patru ori" –, când Morton trebuia să înceapă un schimb de două ore ca observator special care trebuia să se uite după submarine. A fost pus la teugă, porţiune a punţii principale, care se afla chiar în spatele prorei.

„Cu cinci minute înaintea celor patru clopote," – a spus el – „m-am dus pe punte ca să-mi pun puloverul şi să mă pregătesc pentru cartul care începea la ora două. Locul meu era un post suplimentar de observaţie, aflat chiar la extremitatea prorei; responsabilitatea mea era la tribordul prorei, din faţă până la traversă."[563]

Până acum, vaporul consumase în jur de 6000 de tone de cărbuni, iar buncărele care se întindeau pe întreaga lungime a cocii, atât la babord, cât şi la tribord, erau tuneluri goale în cea mai mare parte, înnegrite de praf de

cărbune, şi, ici şi colo, aveau deschideri prin care nişte aşa-numiţi încărcători transportau cărbunii către cazane.

Pe puntea de comandă, căpitanul Turner i-a ordonat timonierului să menţină nava pe direcţia ei de deplasare, paralelă cu ţărmul, astfel încât prim-ofiţerul să poată continua orientarea în patru puncte. Perdeaua protectoare de ceaţă se împrăştiase complet.

„Toţi marinarii de cart fuseseră avertizaţi să observe cu atenţie şi să raporteze orice părea suspect”[564], a zis Thomas Mahoney, un marinar care, de asemenea, lua parte la misiunea de observare de la amiază până la ora 14:00. „Pe la ora 13:50, am reperat un obiect la două carturi de prora tribord, de formă conică.” I s-a părut că semăna cu o baliză. „I-am raportat ofiţerului de veghe acest fapt, ceea ce a provocat o mică agitaţie pe puntea de comandă cu privire la ce putea fi lucrul acela.”

Un marinar pe nume Hugh Johnston, maistru-timonier, tocmai prelua cârma, sau, altfel spus, făcea „schimbul la timonă”[565]. Puntea de comandă era plină de ofiţeri, care făceau, de asemenea, schimbul la cart.

La scurt timp după ce a preluat timona, Johnston a auzit strigătul care vestea că fusese reperat ceva la prora tribord. Mai mulţi ofiţeri şi-au ridicat binoclurile şi au speculat că obiectul putea să fie, într-adevăr, o baliză, ori un delfin, ori un fragment dintr-un obiect oarecare purtat de curent. Nimeni nu şi-a exprimat îngrijorarea. „Ne-am văzut de drum”[566], a zis Johnston.

La ora 14, marinarul Leslie Morton şi-a preluat poziţia la teugă. Stătea la tribord. Un alt marinar cerceta cu atenţie

apa la babord. Alţi patru observatori erau poziţionaţi în alte locuri de pe navă, inclusiv în cuibul rândunicii.

Fratele lui Morton stătea întins undeva, pe o punte inferioară, şi dormea, ca să fie pregătit pentru propria tură de mai târziu, în aceeaşi zi. Jumătate din echipajul navei era în continuare adunat în camera bagajelor.

Nava înainta prin apa liniştită ca briciul prin gelatină.

Morton era atât de hotărât să-şi facă bine treaba, încât a început „să vadă o duzină de chestii la fiecare câteva minute”[567].

La ora 14, pasagerii de la clasa a doua, care luau masa în cea de-a doua serie, se aflau la jumătatea prânzului. Pasagerii de la clasa întâi se deplasau între punţi cu cele două lifturi electrice, care erau alimentate de generatorul de curent al navei. Un grup de copii sărea coarda pe o punte superioară, cu ajutorul unui membru al echipajului tehnic, un încărcător de cărbuni, pe nume John Brennan.[568]

Vremea era de-acum perfectă, ziua, de o claritate vie – atât de încântătoare, încât nişte familii din Queenstown şi Kinsale se adunaseră la Capul Vechi la un picnic în aerul înmiresmat, privind, în acelaşi timp, cum treceau vapoarele. Admirau Lusitania, la o distanţă de circa 20 de mile marine, cu coşurile ei din care se ridica fum spre cer.

Pentru Morton, aflat la extremitatea prorei, vederea de la tribord spre largul mării era clară şi senină. „La două şi zece minute,” – a zis el – „m-am uitat la ceas, apoi, punându-l în buzunar, am aruncat o privire la tribord şi, judecând estimativ, am văzut o erupţie mare de spumă la

circa 500 de metri distanţă, la patru carturi de prora tribord."[569] I s-a părut că nişte clăbuci gigantici erupseseră pe suprafaţa mării.

O clipă mai târziu, a văzut ceva mişcându-se pe suprafaţa plană a mării, o dâră, atât de clară, de parcă fusese făcută de „o mână invizibilă, cu o bucată de cretă pe o tablă".

A întins mâna după portavoce.

Căpitanul Turner a părăsit puntea de comandă şi a coborât în cabina lui. Pe la ora 13:30, maistrul-timonier Johnston, care nu mai era la cârmă, a fost trimis jos, ca să-i transmită lui Turner mesajul următor: Capul Vechi de la Kinsale se afla de-acum „la zece carturi de prora babord şi la 20 de mile marine distanţă"[570]. Direcţia de deplasare a navei o apropia treptat de coastă.

Johnston s-a întors pe puntea de comandă. Jumătate de oră mai târziu, imediat după ora două, a auzit strigătul: „Vine o torpilă!"[571]

După ce a terminat de mâncat prânzul şi s-a despărţit de prietenul său Lothrop Withington, Charles Lauriat a coborât la el în cabină, ca să-şi ia un pulover. L-a îmbrăcat pe sub vesta costumului său de Knickerbocker, după care a urcat înapoi, să facă „o plimbare adevărată"[572]. A urcat principala scară de tambuchi şi a ieşit afară la babord, coasta irlandeză fiind vizibilă în depărtare. Acolo, a dat peste Elbert Hubbard, scriitorul, şi soţia sa, Alice. Hubbard a glumit, spunând că, probabil, n-ar fi bine primit în Germania, dat fiind un pamflet pe care-l scrisese, intitulat „Cine e responsabil pentru dezlănţuirea iadului?", în care-l

învinovăţea pe kaiserul Wilhelm pentru război. Cu ceva timp în urmă, în cursul călătoriei, îi dăduse o copie lui Lauriat. Acesta o descrisese drept „o mostră de engleză plină de vitriol”[573].

Pe puntea B, la tribord, Theodate Pope stătea lângă însoţitorul ei, Edwin Friend, sprijinindu-se de balustradă şi admirând marea, „care era de un albastru splendid şi strălucea foarte intens în lumina soarelui”[574]. Atât de orbitor strălucea, încât Theodate s-a întrebat cu voce tare: „Cum ar putea ofiţerii să vadă vreodată un periscop?”

Oliver Bernard, scenograful, stătea în Cafeneaua de pe Verandă, sprijinindu-se „indolent” de o fereastră şi uitându-se la priveliştea de afară. A văzut ceea ce părea să fie coada unui peşte, la o distanţă considerabilă de tribord. Apoi, „o dâră de spumă”[575] a început să se deplaseze pe la suprafaţa mării, înspre navă.

O americancă a venit lângă el şi a zis: „Aia nu-i o torpilă, nu-i aşa?”[576]

„Eram prea uluit, ca să-i pot răspunde”, zicea el. „Îmi era groaznic de rău.”

Iată-l chiar acolo, acest lucru de care toată lumea se temuse. „Cu toţii ne gândiserăm la submarine, visaserăm, mâncaserăm, dormiserăm cu submarinele în gând, încă din ceasul în care părăsiserăm New Yorkul şi, totuşi, acum, când pericolul care ne îngrozea era la un pas de noi, cu greu puteam să cred ceea ce vedeam cu propriii ochi.”

„Frica nu era mare”, a zis Bernard. „Cred că toţi, chiar şi femeile şi copiii, nu eram atât de îngroziţi, pe cât eram de şocaţi şi de uluiţi de conştiinţa faptului că temerile, care

fuseseră tratate pe jumătate în glumă, în decursul celor cinci zile precedente, se adevereau, în cele din urmă. «Cacealmaua» germană devenise, de fapt, realitate.”[577]

Dâra continua să se apropie.

Acea primă agitaţie, acea primă erupţie de spumă reprezenta expulzia aerului comprimat din tubul de lansare a torpilelor, în timp ce torpila ieşea.[578] Torpila însăşi era lungă de şase metri, cu un diametru de 50 de centimetri; vârful ei, a cărui formă era precum vârful unui siloz de cereale, conţinea 160 de kilograme de TNT şi un exploziv denumit hexan. Deşi comandanţii germani obişnuiau să seteze adâncimea la 4,5 metri, aceasta se deplasa la numai 3 metri de suprafaţa apei. Avansa cu aproximativ 35 de noduri, sau 65 de kilometri pe oră, fiind acţionată de aerul comprimat stocat într-un rezervor aflat aproape de vârful ei, chiar în spatele compartimentului care conţinea explozibilii. Fluxul rapid şi puternic de aer lovea în pistoanele motorului torpilei, setat să facă să se învârtească două elice, una în sensul acelor de ceasornic, cealaltă în sens invers, astfel încât să prevină rotirea sau schimbarea direcţiei torpilei. Aerul era mai apoi evacuat în mare, unde scotea bule la suprafaţă. Aceste bule aveau nevoie de câteva secunde ca să se ridice, iar asta însemna că torpila însăşi se afla întotdeauna cu mult înaintea dârei care apărea deasupra.

Pe măsură ce torpila înainta, fluxul de apă care trecea pe deasupra vârfului ei activa un mic propulsor, iar acesta deşuruba un dispozitiv de siguranţă, care prevenea detonarea în timpul depozitării. Acest propulsor aluneca de pe vârf şi cădea pe fundul mării, descoperind astfel un mecanism de declanşare, care, la impactul cu coca unei

nave, descărca o mică încărcătură în corpul mai mare de explozibili. Un giroscop menţinea torpila pe direcţia ei de deplasare, prevenind devierea verticală sau orizontală.

Dâra persista la suprafaţă, asemenea unei cicatrice pale prelungite. În limbaj marinăresc, această dâră de tulburare a apei, care dispărea încetul cu încetul, fiind lăsată în urmă fie de o navă, fie de o torpilă, era numită „siajul morţii”.

Datorită mării calme şi limpezi, unii pasageri au putut vedea torpila, care era înfiorătoare în claritatea ei.

Dwight Harris, cu cartea sa despre familia de Medici în mână, mergea spre pupa, de-a lungul tribordului, când ceva i-a captat atenţia. A scris apoi: „Am văzut cum venea torpila! – o dungă albă şi verzuie în apă! – Am rămas încremenit!”[579]

Pasagerul James Brooks, un vânzător care lucra pentru un lanţ de magazine şi venea din Connecticut, se plimba pe puntea bărcilor, când nişte prieteni de-ai lui, aflaţi pe puntea de deasupra – puntea Marconi –, l-au chemat să li se alăture la o rundă de hochei de punte. Aceşti prieteni erau domnul şi doamna Montagu Grant, din Chicago. A urcat scările şi, îndreptându-se spre ei pe puntea superioară, a văzut o dâră de spumă, care se mişca repede pe suprafaţa apei.

„A, da, am văzut cum venea torpila şi am exclamat: Torpilă! – m-am repezit spre balustrada scării aflate chiar spre pupa şi, stând într-un picior, m-am aplecat în faţă, peste balustradă, ca să văd explozia pe care mă aşteptam s-o văd producându-se în exteriorul navei.”

Orice alt om ar fi socotit această scenă terifiantă. Brooks era hipnotizat. A văzut corpul torpilei deplasându-se cu mult în faţa siajului, printr-o apă pe care a descris-o, apoi, ca fiind de „un verde minunat”. „Era acoperită de o fosforescenţă argintie, dacă i se poate spune aşa, care era provocată de aerul eliberat din motoare.”

El a mai spus: „Era o privelişte minunată”[580].

Dacă ar fi fost mai mult timp, dacă ideea unui atac împotriva unui vas civil de linie – cu o torpilă – n-ar fi părut atât de incomprehensibilă, dacă tacticile submarinelor şi strategiile de eschivare ar fi fost mai bine înţelese, ar fi existat o şansă – una slabă – ca Turner să fi manevrat nava în aşa fel încât să diminueze efectul distructiv sau chiar să evite cu totul torpila. Ar fi putut porni turbinele de marşarier ale navei, încetinind astfel nava şi anulând calculele făcute de comandantul submarinului cu privire la direcţia de deplasare şi viteza ei, fapt care ar fi făcut ca torpila să-şi rateze ţinta. Ar fi putut, de asemenea, să profite de agilitatea dovedită a Lusitaniei şi să comande un viraj complet la babord sau la tribord, ca să evite torpila care se apropia sau s-o facă să ricoşeze din cocă.

După numai două luni, un alt căpitan al companiei Cunard, Daniel Dow, revenit la lucru, avea să facă exact asta şi să câştige elogii oficiale din partea consiliului de administraţie al companiei.[581] Pe 15 iulie 1915, la ora amurgului, un marinar de veghe de la bordul Mauritaniei lui Dow a reperat un periscop la o distanţă de circa o jumătate de milă marină. O clipă mai târziu, două torpile au început să gonească spre nava sa, urmele lăsate de ele fiind clar vizibile. Dow a ordonat să se facă imediat un viraj

complet la tribord, spre submarin. Ambele torpile au ratat; submarinul s-a scufundat şi a fugit.

---

[563] Morton, The Long Wake, p. 103.

[564] Scrisoare a lui Thomas Mahoney către Adolf Hoehling, 14 mai 1955 (arhiva personală Hoehling).

[565] Hugh Johnston, interviu, Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[566] Hugh Johnston, interviu, Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[567] Morton, The Long Wake, pp. 102–103.

[568] John Brennan, interviu, Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[569] Leslie Morton, mărturie, 16 iunie 1915, p. 16, „Investigation”.

[570] Hugh Johnston, mărturie, 16 iunie 1915, p. 19, „Investigation”.

[571] Hugh Johnston, mărturie, 16 iunie 1915, p. 19, „Investigation”.

[572] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 7.

[573] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, pp. 7–8.

[574] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[575] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[576] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[577] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[578] Ballard, Exploring the Lusitania, pp. 84–85; The New York Times, 10 mai 1915; Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, pp. 441–442; Mărturie a lui Casey B. Morgan, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, pp. 714, 715 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York); mărturie a lui Lawrence Y. Spencer, în Petiţie, pp. 766, 767. Cine este interesat să afle mai multe detalii despre torpile şi submarinele germane, în general, ar trebui să viziteze un website bine monitorizat, uboat.net, care se bucură de autoritate în privinţa războiului submarin german, în ambele războaie mondiale. Vezi mai ales „Selected Technical Data of Imperial German U-Boats and Their Torpedoes" („O selecţie de date tehnice privitoare la submarinele imperiale germane şi la torpilele lor"), la adresa: http://www.uboat.net/history/wwi/part7.htm. Vezi şi http://www.navweaps.com/Weapons/WTGER_PreWWII.htm.

[579] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[580] James A. Brooks, citat în câteva decupaje din ziare neidentificate, fără dată (arhiva personală Hoehling).

[581] Bisset, Commodore, p. 65.

U-20: „TREFF!”

Însemnarea lui Schwieger din jurnalul de bord, notată la ora 14:10, în data de 7 mai, începea cu cuvântul german Treff, care înseamnă „impact”. El a scris: „Torpila loveşte tribordul, puţin în spatele punţii de comandă. O detonaţie neobişnuit de mare urmează, cu un nor exploziv foarte puternic (norul ajunge mult peste coşul din faţă). Explozia torpilei trebuie să fi fost însoţită de o a doua (cazanul cu aburi, sau cărbunii, sau praful de puşcă?)”[582]

Pilotul său, Lanz, venise deja lângă Schwieger la periscop. Acesta s-a dat la o parte şi l-a lăsat pe Lanz să se uite prin vizor. Lanz putea să identifice nave, chiar şi nave mici, după siluetele lor şi după felul în care le erau configurate punţile. În cazul acesta, i-a fost uşor. Imediat după ce s-a uitat prin vizor, Lanz a exclamat: „Dumnezeule, e Lusitania!”

Jurnalul de bord al lui Schwieger indică faptul că abia acum căpitanul afla care era adevărata identitate a navei, dar acest lucru pare neplauzibil. Profilul navei – dimensiunea, planul, cele patru coşuri ale ei – o făcea să fie unul dintre vasele maritime care ieşeau cel mai mult în evidenţă.

Schwieger a luat din nou periscopul. Ceea ce a văzut l-a şocat chiar şi pe el.

---

[582] Schwieger, Jurnal de război.

IV

Sufletul negru

LUSITANIA: IMPACT

După ce torpila a dispărut din vedere sub marginea punţii, a existat un interval când nu s-a întâmplat nimic şi te puteai consola cu iluzia că torpila ratase ori că nu funcţionase. „Am văzut-o cum a dispărut” – a zis un pasager – „şi, pentru o clipă doar, am avut cu toţii o oarecare speranţă că poate nu va exploda.”[583]

În clipa următoare, 160 de kilograme de explozibil au detonat în bordajul exterior, într-un loc aflat sub puntea de comandă, la circa 3 metri sub linia de plutire a vasului. Imediat, încărcătura torpilei s-a transformat din materie solidă în gaz. Această „sublimare” a eliberat căldură la o temperatură care depăşea 5 000 de grade Celsius, 9 000 de grade Fahrenheit, la o presiune imensă. În cuvintele unui constructor de submarine de la începutul secolului XX, „învelişul exterior al navei nu e decât o foiţă în mâinile acestor forţe enorme”[584].

Un gheizer de apă de mare, bordaj, parâme şi bucăţi de oţel s-a ridicat până la o înălţime de două ori cât cea a navei. Barca de salvare numărul 5 „a fost pulverizată”[585], spunea un observator. Vasul a continuat să avanseze prin gheizer, care aproape imediat s-a prăbuşit înapoi pe punţi. Apa de mare i-a udat până la piele pe pasageri; sfărâmături s-au prăbuşit bufnind pe terenurile de hochei

de pe punte. Copiii care săreau coarda pe puntea A au încetat să mai sară.

O gaură de dimensiunea unei case mici se căsca acum sub linia de plutire a navei. Era mai mult orizontală decât verticală, de aproximativ 12 metri lăţime pe 4,5 metri înălţime. Însă efectele exploziei au fost mult mai extinse. Mii de nituri şi plăcile de oţel pe care le fixau s-au desprins pe o suprafaţă de vreo 15 ori mai mare decât gaura însăşi; sticla hublourilor din apropiere s-a spart. Pereţii etanşi de compartimentare au fost avariaţi şi uşile etanşe au fost dislocate. Uşile şi încăperile relativ mici ale navelor de pasageri nu dispersau forţele explozive la fel de rapid precum calele goale ale cargourilor şi, ca atare, puteau fi distruse mai uşor. Constructorii Lusitaniei instalaseră aceste bariere gândindu-se la coliziuni sau la eşuări; nimeni nu-şi imaginase că, într-o bună zi, o torpilă lansată de sub apă ar fi putut să lovească direct în cocă şi să explodeze.

Imediat în interiorul cocii, în punctul de impact, se găsea capătul de la tribord al unui important perete etanş de compartimentare, care se întindea de-a latul cocii, unul dintre cei 12 astfel de pereţi despărţitori ai navei.[586] Tocmai acest perete etanş de compartimentare forma, de asemenea, un zid între cea mai avansată cameră a cazanelor – Camera Cazanelor numărul 1 – şi un mare depozit de cărbuni, aflat imediat după, spre prora, numit „buncărul transversal”, singurul buncăr cu cărbuni din navă, care se întindea pe întreaga lăţime a cocii. Restul erau buncăre longitudinale, care se întindeau de-a lungul pereţilor cocii. În acest moment al călătoriei, toate buncărele erau aproape goale.

Mişcarea înainte a navei, care iniţial fusese de 18 noduri, a provocat „inundare forţată”[587], din cauza căreia apa intra în vas într-un ritm estimat la 100 de tone pe secundă. Apa a crescut rapid în buncărul transversal şi în Camera Cazanelor numărul 1, care găzduia două cazane de aburi simple şi două cazane de aburi duble, precum şi prima parte unei conducte principale de aburi. Apa a inundat, de asemenea, buncărele logitudinale care se întindeau de-a lungul tribordului, cel mai aproape de zona de impact. Pe măsură ce aceste buncăre se umpleau cu apă, nava începea să se încline la tribord. În acelaşi timp, din cauza apei care umplea Camera Cazanelor numărul 1 şi buncărul transversal din faţă, prora a început să se scufunde. Pupa a început să se ridice şi coca să se deformeze.

Căpitanul Turner stătea pe puntea A, chiar în faţa intrării în cabina sa, când a auzit strigătul marinarului de cart, că venea o torpilă.[588] A văzut dâra şi a privit-o cum s-a deplasat pe sub copastia de la tribord. A fost o tăcere scurtă, şi, apoi, o coloană de apă şi bucăţi de navă au erupt din mare. Şocul exploziei şi înclinarea bruscă la tribord l-au făcut pe Turner să-şi piardă echilibrul.

În timp ce bucăţi din navă şi trombe de apă de mare se prăvăleau în spatele lui, Turner a urcat în fugă scara până pe puntea de comandă.

Felul în care pasagerii au trăit explozia a depins de locul în care se aflau atunci când aceasta a avut loc. Nava era atât de lungă – aproape 244 de metri – şi atât de elastică, încât cei care stăteau în picioare sau pe scaune înspre pupa, în salonul pentru fumători şi sala de mese de la clasa a doua şi în Cafeneaua de pe Verandă, sau la extremitatea pupei,

unde puntea ieşea înspre mare pe deasupra cârmei, au simţit-o ca pe bufnitură surdă. Oliver Bernard şi-a adus aminte că îşi spusese în gând: „Ei, n-a fost chiar aşa de rău”[589]. Cei care se aflau cel mai aproape de puntea de comandă au simţit impactul într-un mod mai intens şi mai palpabil. „Apă, bucăţi de cărbune, aşchii de lemn etc. cădeau peste capetele noastre!”, îşi amintea Dwight Harris. „M-am lipit de latura navei, dar am fost udat până la piele!”[590]

Preston Prichard şi Grace French căutau veseli „sosia” fetei, când au auzit explozia şi au simţit înclinarea navei la tribord. „Nava s-a înclinat atât de mult, încât am luat-o cu toţii la vale, îngrămădindu-ne pe punte, şi, pentru un moment, totul a fost confuz”, îşi amintea ea. „Când mi-am venit în fire, m-am uitat în jur, dar nu l-am văzut nicăieri pe domnul Prichard. Părea că dispăruse.”[591]

Prea speriată ca să se ducă în cabina ei, domnişoara French a pornit să caute o vestă de salvare pe punte, aparent fără să ştie că toate vestele de salvare erau ţinute în cabinele pasagerilor.

Toţi şi-au scos ceasurile. William McMillan Adams, în vârstă de 19 ani, care avea mereu la îndemână un cronometru, a stabilit ca moment al impactului ora 14:05. „Eu cronometram totul”, a zis el mai târziu. Când a fost întrebat de ce, a răspuns: „Pur şi simplu, aşa făceam; nu ştiu de ce”[592]. Charles Lauriat şi-a verificat ceasul de mână şi a fixat momentul impactului la 9:08, ora Bostonului, sau 14:08, ora GMT.[593] Alţii au stabilit ca moment al impactului ora 14:10; mai târziu această din urmă variantă avea să devină cea oficială.

În câteva secunde, Lauriat a simţit cum nava s-a rotit către dreapta şi s-a înclinat înspre prora. „Puteai simţi cele două mişcări separate foarte distinct”, a scris Lauriat. „Părea că urma să se scufunde imediat, dar apoi s-a oprit brusc, de parcă marea dăduse de pereţii etanşi de compartimentare, iar vasul ar fi dat să se îndrepte, ba chiar să-şi ridice prora puţin. Asta mi-a dat un sentiment de siguranţă şi, la început, am crezut că avea să se menţină pe linia de plutire.”[594]

După câteva clipe, s-a produs o a doua explozie. (Precis ca întotdeauna, William McMillan Adams a stabilit, cu ajutorul cronometrului, că a doua s-a petrecut la 30 de secunde după prima.) Caracterul ei a fost diferit. Dacă prima explozie produsese o singură bubuitură ascuţită, aceasta, spunea Lauriat, a fost „foarte înăbuşită”. Un cutremur a străbătut lungimea navei şi parcă s-a ridicat din adâncurile cocii, „mai degrabă ca explozia unui cazan de aburi, aş crede”[595], adăuga el. Nu a putut să identifice locul într-un mod cât de cât precis. Nu fusese „destul de distinct” sunetul, zicea el.

În saloanele unde se lua cina, plantele aşezate pe mese au alunecat din poziţia în care se aflau; sticlăria a căzut pe podea.

Cum îşi terminaseră prânzul, Margaret Mackworth şi tatăl ei, D.A. Thomas, erau pe punctul de a intra în liftul de pe Puntea D, când Thomas a glumit: „Cred c-am putea să stăm sus pe punte la noapte, să vedem dacă ne vom lua porţia de senzaţional”[596].

Înainte să-i poată răspunde, Mackworth a auzit o explozie înfundată, nu una zgomotoasă, ci mai degrabă o puternică

bufnitură înăbuşită, care se ridica de undeva de dedesubt. „M-am întors şi am ieşit din lift; cumva, scările păreau mai sigure.”

Tatăl ei s-a despărţit de ea, ca să încerce să afle mai multe despre ce se întâmplase. În conformitate cu planul ei de mai înainte, Mackworth s-a dus direct în cabina ei de pe Puntea B, ca să-şi ia vesta de salvare. Gradul de înclinare făcea mersul dificil. Ea înainta pe partea mai joasă a coridorului, în unghiul dintre perete şi podea, şi s-a ciocnit de o însoţitoare de bord, care venea din sensul opus. Cele două, a scris mai târziu Mackworth, „au pierdut un minut, două, cerându-şi scuze în mod politicos una de la cealaltă”[597].

După ce şi-a recuperat vesta de salvare, Mackworth a fugit în cabina tatălui ei şi a luat una şi pentru el. A urcat pe puntea bărcilor, cea neacoperită, şi s-a mutat pe partea care se afla mai sus – babordul –, socotind că era mai sigur să fie „cât mai departe cu putinţă de submarin”.

Acolo, a întâlnit-o pe companioana ei de masă, Dorothy Conner, şi a întrebat-o dacă putea să stea cu ea, în timp ce-l aştepta pe tatăl ei. Şi-a pus vesta de salvare.

O mulţime de pasageri de la clasa a treia, foarte energici şi zgomotoşi, au apărut de jos.

Mackworth s-a întors către Conner şi a zis: „Mereu am crezut că un naufragiu este o treabă organizată bine”[598].

„Aşa am crezut şi eu,” – i-a răspuns Conner – „dar am aflat al naibii de multe în ultimele cinci minute.”

Charles Lauriat stătea lângă Elbert Hubbard şi soţia sa. I-a îndemnat în mod insistent să se ducă în cabina lor şi să-şi ia vestele de salvare, însă cei doi păreau paralizaţi: „Domnul Hubbard stătea lângă balustradă, ţinându-şi cu afecţiune mâna în jurul mijlocului soţiei sale, şi ambii păreau incapabili să acţioneze”[599].

Lauriat l-a îndemnat pe Hubbard: „Dacă nu vrei să vii, stai aici, şi-am să ţi le-aduc eu”[600] – şi Lauriat s-a repezit spre cabina proprie.

Pentru numeroşii părinţi aflaţi la bord, explozia a produs un tip unic de teroare. Soţii Crompton din Philadelphia aveau şase copii împrăştiaţi care-încotro pe navă; familia Pearl din New York avea patru. Nava era imensă, iar copiilor mai mari li se dăduse voie să colinde toate punţile. Părinţii au fost nevoiţi să-şi caute copiii prin mulţimea tot mai mare de pasageri care se învălmăşea pe puntea bărcilor, ţinându-şi, în acelaşi timp, în braţe bebeluşi, iar copiii mici – de mânuţe.

Norah Bretherton, soţia de 32 de ani a unui jurnalist din Los Angeles, îşi rezervase bilete pentru călătoria pe Lusitania, ca să-i poată duce pe cei doi copii ai ei, Paul şi Elizabeth, să-i întâlnească pe părinţii ei din Anglia.[601] Paul avea trei ani; Elizabeth – Betty – avea un an şi jumătate. Bretherton, însărcinată a treia oară, călătorea singură cu copiii, deoarece soţul ei fusese nevoit să rămână acasă, în California, să muncească.

Cabina ei era o cameră la clasa a doua, înspre pupa Punţii C, puntea de adăpost. Înainte de prânz, îşi lăsase fiica la un „loc de joacă” de pe puntea de deasupra, apoi îşi pusese fiul în cabină, să tragă un pui de somn, şi-l lăsase acolo.

Când torpila a lovit, ea se afla pe o scară între cele două punţi. A îngheţat. Nu avea habar încotro s-o apuce mai întâi – să urce pe puntea de deasupra, ca să-şi recupereze fetiţa, sau să coboare pe puntea de dedesubt, ca să-şi ia fiul care dormea? Toate lămpile s-au stins. Înclinarea bruscă a navei a izbit-o de-o parte şi de cealaltă a scării.

A fugit după fetiţa mai mică.

Când a ajuns pe puntea de comandă, căpitanul Turner a început să dea ordine.[602] A ordonat ca motoarele să fie trecute la „toată viteza înapoi”. Turbinele de marşarier erau frânele navei, şi folosirea lor era singurul mod în care aceasta putea fi oprită – iar nava trebuia să fie mai întâi oprită, pentru ca bărcile de salvare să poată fi lansate în siguranţă. Motoarele nu au răspuns.

Turner i-a spus cârmaciului, maistrul-timonier Hugh Johnston, să întoarcă nava mult înspre coasta irlandeză, care se afla încă la o distanţă de 12 mile marine. În eventualitatea celui mai rău scenariu cu putinţă, ar fi pus nava pe uscat şi ar fi eliminat cel puţin pericolul scufundării.

Johnston stătea înăuntrul timoneriei, un mic spaţiu în cadrul punţii de comandă. A repetat comanda lui Turner, ca să confirme că înţelesese. A rotit cârma, pentru a obţine ceea ce ar fi trebuit să fie o întoarcere de 35 de grade către ţărm.

„În regulă, băiete”[603], a zis Turner.

Nava a răspuns la comandă, potrivit relatării lui Johnston.

Căpitanul Turner i-a ordonat acum să „stabilizeze” nava, adică să tragă de cârmă, pentru a contracara tendinţa acesteia de a continua să se întoarcă după ce direcţia dorită fusese obţinută. Johnston a tras de cârmă 35 de grade în direcţia opusă.

„Ţine-i prora înspre Kinsale”, a zis Turner, ordonându-i lui Johnston să îndrepte prora înspre farul de la Capul Vechi. Johnston a repetat ordinul şi a început să-l execute.

Cârma, de astă dată, n-a mai răspuns. Nava a început să-şi schimbe direcţia, să se „abată de la curs” înspre largul mării. Johnston a încercat să contracareze deriva. „Făceam tot ce trebuia să fac, menţinând echilibrul navei,” – a zis Johnston – „dar ea devia din nou.” Turner a repetat ordinul de întoarcere către ţărm.

Johnston a încercat: „Am tras de cârmă, dar nava nu răspundea la comenzi, ci continua să devieze înspre mare.”

Turner i-a spus ofiţerului secund Percy Hefford să verifice nivela cu bulă a navei, o variantă marină a nivelei cu bulă de aer a tâmplarului, ca să măsoare cât de gravă era înclinarea.

Hefford a strigat: „15 grade la tribord, domnule căpitan”.

Turner a ordonat să fie închise uşile etanşe ale navei, de sub puntea pasagerilor, care erau acţionate cu un dispozitiv aflat pe peretele din faţă al punţii de comandă. Ca să fie sigur că uşile chiar se închiseseră, Turner i-a spus lui Hefford să coboare în teugă şi să verifice.

Hefford s-a oprit la timonerie şi i-a spus lui Johnston să stea cu ochii pe nivela cu bulă şi „să strige dacă aceasta indica vreo creştere a înclinării navei”. Hefford a părăsit puntea de comandă. N-a mai reapărut.

Turner a ordonat ca bărcile de salvare să fie coborâte „la nivelul balustradelor”, adică la un nivel de la care pasagerii să se poată îmbarca în siguranţă. Însă bărcile tot n-au putut fi lansate la apă, căci pura inerţie continua să împingă Lusitania înainte, iniţial cu o viteză de 18 noduri. Dacă turbinele de marşarier ar fi răspuns la comenzi, nava s-ar fi putut opri în mai puţin de trei minute, însă acum numai apa putea s-o frâneze. Lusitania se îndepărta de ţărm, traiectoria ei fiind o curbă amplă. Inundarea forţată continua.

Aflat la timonă, Johnston a verificat aparatul de măsurat înclinarea. Rămăsese stabilă la 15 grade.

Turner a ieşit afară, pe pasarelă. Sub el, puntea bărcilor se umplea cu pasageri şi marinari. Fochişti înnegriţi de fum îşi croiau drum prin mulţime, asemenea unor umbre. Unii dintre ei au ieşit prin tuburile de aerisire ale navei.

Aflaţi jos în carantină, Robert Kay şi mama lui au simţit detonaţia torpilei, pe care Robert a descris-o ca pe o „explozie violentă”. Aceasta a fost urmată de o a doua explozie, mai înăbuşită, care părea să vină din interiorul navei. Luminile s-au stins.

Mama lui era încordată, dar bizar de calmă, îşi amintea Robert, cu toate că era îngrijorat că, în situaţia ei, cu o sarcină atât de avansată, era posibil să nu reuşească să ajungă în siguranţă pe punţile superioare.

Uşa camerei de carantină nu mai stătea dreaptă în cadrul ei. Au deschis-o cu forţa. Afară, pe coridor, era întuneric, acesta fiind înclinat şi către tribord, şi către prora.

Se mişcau încet. Robert încerca să ajute, însă „fiecare pas reprezenta un efort, iar înaintarea noastră era extrem de lentă", a scris el. Combinaţia dintre înclinarea înainte şi cea înspre tribord făcea ca scările să fie periculoase. Mama şi fiul se ţineau strâns de balustrade, „dar, cu fiecare moment, părea că împrejurimile deveneau, în mod nebunesc, din ce în ce mai deformate"[604].

Părea că toţi ceilalţi dispăruseră. Era linişte, cu toate că, din când în când, Robert auzea câte un strigăt hăt, deasupra. Cu greu, el şi mama lui au reuşit să ajungă sus.

Se scurseseră cinci minute de la explozia iniţială.

Charles Lauriat s-a întors pe punte, cărând atâtea veste de salvare câte putea. Mai întâi şi-a pus-o pe a lui, pe urmă i-a ajutat pe alţii. Erau noile veste de salvare, marca Boddy. Dacă erau purtate cum trebuia, ele reuşeau să ţină la suprafaţă chiar şi un om supraponderal, stând confortabil pe spate, însă Lauriat a văzut că aproape nimeni din jurul său nu-şi pusese vesta de salvare corect. Compania Cunard nu pusese încă la punct o măsură care să prevadă probarea vestelor de salvare de către pasageri, la începutul călătoriei. Singura formă de instructaj era un afiş ilustrat, cu instrucţiuni, care se găsea în fiecare cabină, după toate aparenţele, în virtutea convingerii că pasagerii aveau timpul şi prezenţa de spirit pentru a-l citi şi a-i urma instrucţiunile. Acum, eroarea acestei judecăţi devenea evidentă. „În graba lor, şi le-au pus în toate felurile, cu excepţia felului în care ar fi trebuit să şi le pună", scria

Lauriat. „Un bărbat îşi băgase braţul printr-una dintre găurile pentru braţe şi capul prin cealaltă; alţii şi le puseseră în jurul mijlocului şi cu susul în jos; foarte puţini şi le puseseră corect.”[605]

Lauriat stătea în raza auditivă a punţii de comandă, când a auzit o femeie strigând către căpitanul Turner, cu o voce fermă şi calmă: „Căpitane, ce vrei să facem?”[606]

„Rămâneţi exact unde vă aflaţi, doamnă, vasul e-n regulă.”

„De unde vă primiţi informaţiile?”, a întrebat ea.

„Din camera motoarelor, doamnă”, a zis el.

În mod clar, însă, camera motoarelor nu-i spusese aşa ceva. Se pare că el încerca să calmeze mulţimea care se afla mai jos şi să evite declanşarea unei competiţii panicate, al cărei scop să fie obţinerea unui loc într-o barcă.

A fost ultima dată când Lauriat l-a văzut pe Turner. Lauriat şi femeia s-au îndreptat înapoi spre pupa şi, în timp ce mergeau, le-au spus şi altor pasageri ce spusese căpitanul.

Este posibil ca pasagerul de la clasa a doua Henry Needham să-i fi întâlnit pe cei doi, căci îşi amintea că un pasager care venea dinspre puntea de comandă strigase: „Căpitanul spune că vaporul nu se va scufunda”[607].

„Remarca” – scria Needham – „a fost întâmpinată cu urale şi am observat că mulţi oameni, care se străduiseră să

obţină un loc în bărci, s-au îndepărtat cu o vizibilă mulţumire.”

Cuvintele lui Turner au confirmat numai ceea ce pasagerii şi mulţi membri ai echipajului credeau deja – sau voiau să creadă: că nici o torpilă nu putea să avarieze letal nava. Comisarul de bord şi medicul de bord de pe vas au petrecut momentele de după cele două explozii plimbându-se calmi pe puntea bărcilor, fumând, asigurându-i pe pasageri că nava nu se afla în nici un pericol. Iar această afirmaţie părea pe deplin plauzibilă. Lusitania era, pur şi simplu, prea mare şi prea bine construită ca să se scufunde. Ceea ce făcea şi mai absurdă această idee era decorul: o după-amiază de mai splendidă, caldă şi liniştită, marea calmă şi promontoriile Irlandei vizibile în depărtare – atât de verzi, încât păreau să strălucească în lumina soarelui.

Isaac Lehmann, omul de afaceri newyorkez, nu împărtăşea toată această încredere în imposibilitatea scufundării navei. S-a dus în cabina lui să-şi ia vesta de salvare şi a descoperit că intrase cineva înainte şi i-o luase. Agitat din fire, Lehmann se temea de haos. „Nu ştiu ce m-a apucat,” – zicea el – „dar m-am uitat în valiza cu haine şi am pus mâna pe revolver, întrucât am socotit că avea să-mi fie de folos, în cazul în care s-ar fi găsit cineva care să nu facă ce trebuia.”[608]

Printre pasagerii Lusitaniei se aflau constructori navali, care, iniţial, au crezut şi ei că vasul avea să rămână pe linia de plutire. Unul dintre ei, Frederic J. Gauntlett, director al companiei Newport News Ship Building and Dry Dock, se îndrepta spre Europa ca să întâlnească nişte constructori de submarine, deoarece avea de gând să

pornească o afacere în Statele Unite. Călătorea împreună cu preşedintele companiei, Albert Hopkins.

Gauntlett îşi lua prânzul cu Hopkins şi un alt constructor de nave, un anume Samuel Knox din Philadelphia (compania lui Knox era cea care construise petrolierul american Gulflight, torpilat cu o săptămână în urmă). Stăteau la masa lor obişnuită, cea de-a şasea din spate, înspre tribord. Erau îmbrăcaţi în costume; feţele de masă erau albe şi pe fiecare masă era câte o vază transparentă din sticlă, cu flori. Lumina soarelui se revărsa prin ferestre.

Salonul s-a înclinat spre dreapta. O vază a căzut de pe masa lui Gauntlett. „Mi-am lăsat cafeaua şi alunele," – a zis el – „m-am ridicat de la masă şi am strigat la însoţitorii de bord să închidă hublourile." Fiind constructor de nave, a înţeles pericolul pe care-l reprezentau hublourile deschise. A strigat de vreo şase ori. „Evident, însoţitorii de bord aveau treburi în altă parte" – a zis el – „şi, când au părăsit sala de mese, am procedat şi eu la fel şi am părăsit la rândul meu restaurantul."[609]

El şi comesenii săi nu au încercat să închidă ei înşişi hublourile, care au rămas deschise. Gauntlett s-a dus la cuier, şi-a luat pălăria şi a luat-o şi pe-a lui Knox. Au urcat trei etaje împreună, până pe puntea bărcilor.

Pe Gauntlett l-a liniştit faptul că înclinarea părea să se fi stabilizat la 15 grade. Era convins că unghiul nu avea să se mărească şi „nici măcar un moment n-am crezut că nava urma să se scufunde". Asta i-a spus şi unei femei care se afla în apropiere, înconjurată de copiii ei. Ea l-a întrebat ce să facă. „I-am spus că nu era nici un pericol", a zis el; nava „nu avea să se scufunde".

Gauntlett se aştepta ca inundarea cocii să fie oprită de pereţii etanşi de compartimentare şi de uşile etanşe, dar apoi a simţit o schimbare. Înclinarea spre tribord a devenit mai pronunţată, la fel ca şi înclinarea spre prora, moment în care, a zis el, „am hotărât că era de datoria mea să mă uit în jur şi să văd care era problema”.

S-a dus până la balustrada de la capătul din faţă al punţii şi s-a uitat la prora, care se afla dedesubt. Teuga era parţial scufundată.

S-a întors la el în cabină şi şi-a pus vesta de salvare.

De-acum, toate sistemele navei erau moarte. Cârma nu mai funcţiona. Principalul generator de curent electric se oprise. Toate luminile erau stinse; oricine se deplasa pe un coridor interior se afla în beznă. Operatorul din cabina Marconi aflată pe cea mai de sus punte a trecut pe sistemul de urgenţă pentru alimentare cu energie electrică. Cele două lifturi de la clasa întâi, din centrul navei, se blocaseră.[610] Potrivit unei relatări, pasagerii aflaţi în ele au început să ţipe.

Liftul care oferea singura formă de acces în camera bagajelor s-a oprit şi el. Numeroşii oameni care se ocupau cu pregătirea bagajelor pasagerilor pentru sosire fie erau morţi în urma exploziei torpilei, fie aveau să fie în curând, în condiţiile în care apa acoperea prora.[611] Un fochist care a fugit din Camera Cazanelor numărul 2, Eugene McDermott, a descris „o avalanşă de apă care m-a trântit la pământ”.[612] Mulţi dintre membrii echipajului care muriseră erau tocmai aceia care ar fi fost puşi să ajute la lansarea bărcilor de salvare.

Marea şi-a găsit acum o nouă cale de a pătrunde în cocă. Apa a început să se reverse prin hublourile deschise, dintre care multe se aflau, de la bun început, doar puţin mai sus de nivelul apei. Cele de pe Puntea E, de exemplu, depăşeau, în mod normal, nivelul apei cu doar patru metri şi jumătate. Potrivit unei estimări, cel puţin 70 de hublouri fuseseră lăsate deschise la tribord. Înmulţite cu 3,75 de tone de apă pe minut, prin fiecare hublou, însemna că 260 de tone intrau în navă în fiecare minut, numai prin hublourile de la tribord.[613]

Era în jur de 14:20, adică trecuseră zece minute de la lovitura torpilei. În următoarele câteva clipe, timp în care marinarii de punte şi pasagerii aşteptau ca nava să încetinească suficient de mult pentru a permite lansarea în siguranţă a bărcilor, a fost linişte. „Domnea o tăcere stranie” – spunea Albert Bestic, ofiţer de gradul trei – „şi sunetele izolate, insignifiante, precum scâncetul unui copil, ţipătul unui pescăruş sau izbitura unei uşi, căpătau proporţii alarmante.”[614]

---

[583] Citat în telegramă, Pitney către Tribune, New York, 9 mai 1915, „Lusitania Various Papers”, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[584] Mărturie a lui Gregory C. Davison, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, p. 837 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[585] Depoziţie a lui Thomas Quinn, 15 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii); Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 453.

[586] Vezi Garzke et al., Titanic, şi Wood et al., The Sinking of the Lusitania, în totalitate.

[587] Wood et al., The Sinking of the „Lusitania, p. 177.

[588] Depoziţie a lui William Thomas Turner, 15 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii); Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 453.

[589] Ballard, Exploring the Lusitania, p. 87.

[590] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[591] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 10 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[592] Mărturie a lui William McMillan Adams, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, p. 24 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[593] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 9.

[594] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 72.

[595] Mărturie a lui Charles E. Lauriat Jr., în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, pp. 92, 104 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[596] Mackworth, This Was My World, p. 242.

[597] Mackworth, This Was My World, p. 243.

[598] Mackworth, This Was My World, p. 244.

[599] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 9.

[600] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 73.

[601] Declaraţia lui Norah Bretherton (fără dată), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[602] Depoziţie lui Hugh Johnston, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[603] Tot dialogul de aici apare aşa cum este prezentat de Johnston în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[604] Relatarea lui Robert Kay, obţinută prin amabilitatea lui Mike Poirier.

[605] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 11.

[606] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 11.

[607] Scrisoare a lui Henry Needham către doamna Prichard, 9 iulie 1915 (arhiva personală Prichard).

[608] The New York Times, 2 iunie 1915.

[609] Mărturie a lui Frederic J. Gauntlett, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, p. 115 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[610] Există o dezbatere despre ce s-a întâmplat mai exact în aceste două lifturi. Preston îl citează pe unul dintre băieţii de punte spunând: „Le auzeam ţipetele de jos – ştiau că

sunt prinşi în capcană”. Mai citează şi declaraţia unui pasager că lifturile erau „pline de pasageri care ţipau”. Evident, lipsa curentului electric ar fi oprit lifturile şi le-ar fi oferit pasagerilor din interiorul acestora un moment cu adevărat de groază. Dar Mike Poirier, expert în Lusitania, pune sub semnul întrebării faptul că vreo persoană ar fi fost prinsă sau ucisă în lifturi. El îşi bazează scepticismul pe lipsa informaţiilor care să se adauge acestor relatări, din multitudinea de declaraţii făcute de pasageri după dezastru. Cu toate acestea, dezbaterea nu poate fi tranşată definitiv. Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 210.

[611] Totuşi, nu există nici o dezbatere referitoare la cele întâmplate cu acest ascensor şi în sala de bagaje.

[612] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 214.

[613] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 215.

[614] The Irish Independent, 7 mai 1955.

PRIMELE VEŞTI

TELEGRAMELE AU SOSIT LA AMIRALITATEA DIN LONDRA ŞI LA CENTRUL NAVAL DIN QUEENSTOWN ÎNTR-O SUCCESIUNE RAPIDĂ ŞI IRITANTĂ, FIIND TRIMISE DIN DIVERSE PUNCTE:

14:15 – DE LA STAŢIA VALENTIA CĂTRE QUEENSTOWN:

„LUSITANIA ÎN PRIMEJDIE ÎN LARGUL CAPULUI KINSALE.

AŞA SE CREDE.”[615]

14:20 – DE LA CAPUL GALLEY CĂTRE AMIRALITATE:

„LUSITANIA 10 MILE MARINE SE. SE SCUFUNDĂ PRORA ÎNAINTE APARENT ATACATĂ DE SUBMARIN.”[616]

14:25 – DE LA QUEENSTOWN CĂTRE AMIRALITATE:

„LUSITANIA TORPILATĂ. SE RAPORTEAZĂ SCUFUNDARE 10 MILE MARINE S. DE KINSALE. TOATE REMORCHERELE ŞI VASELE MICI DISPONIBILE TRIMISE ÎN AJUTORUL EI.

ABERDEEN, PEMBROKE, BUNCRANA, DEVONPORT, LIVERPOOL INFORMATE.”[617]

---

[615] „Copies of Telegrams Relative to Sinking of S.S. Lusitania” („Copii ale telegramelor referitoare la scufundarea Lusitaniei”), Lusitania Various Papers, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[616] Telegramă de la Capul Galley către Amiralitate, 7 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

[617] Telegramă a Centrului Naval de la Queenstown către Amiralitate, 7 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64; de asemenea, Registrul „Subs” („Submarine”), în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4101 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

LUSITANIA: DECIZII

Primele încercări de a lansa bărcile de salvare ale Lusitaniei au arătat adevărata măsură a pericolului cu care se confruntau acum pasagerii navei şi au spulberat iluzia de siguranţă întreţinută de faptul că la bord erau foarte multe bărci. Atât de severă era înclinarea, încât bărcile de la tribord atârnau acum la o distanţă considerabilă de cocă, lăsând un spaţiu între un metru şi jumătate şi doi metri şi jumătate între bărci şi punte, marea aflându-se la 18 metri mai jos. Membrii echipajului au încercat să folosească scaunele de pe punte ca pe un fel de pod care să faciliteze trecerea peste spaţiul rămas liber, însă cei mai mulţi pasageri au ales să sară. Părinţii îi dădeau din mână în mână pe copiii mici peste spaţiul liber. Fără să mai stea pe gânduri, un băiat şi-a luat avânt, a sărit şi a aterizat într-o barcă.

Bărcile de salvare de pe partea opusă, în schimb, de la babord, ajunseseră să atârne în sens opus, adică peste punte. Aproape toate acestea erau inutilizabile. Doar printr-un efort foarte mare puteau fi mutate în poziţie de lansare. Căpitanul Turner a ordonat golirea lor, dar, cum starea navei se înrăutăţea, pasagerii şi echipajul încercau să le lanseze oricum.

Ogden Hammond[618], dezvoltatorul imobiliar din New Jersey, care fusese asigurat că nava era la fel de sigură precum un tramvai newyorkez, s-a deplasat pe partea de la babord a punţii bărcilor, împreună cu soţia sa, Mary, până când au ajuns la barca numărul 20, pe care un grup de membri ai echipajului şi pasageri bărbaţi reuşiseră

cumva, încordându-şi muşchii, s-o aducă într-un punct aflat în afara balustradei. Femei şi copii se suiau în ea.

Nici Mary, nici Ogden nu purtau veste de salvare. El ar fi vrut să coboare în cabina lor şi să ia vestele care se găseau acolo, însă Mary îl rugase să n-o lase singură. Căutaseră veste pe punte, dar nu găsiseră nici una.

Lângă barca de salvare, Ogden a refuzat să se urce în ea, respectând obiceiul maritim, care le dădea prioritate femeilor şi copiilor. Mary a refuzat să se urce şi ea, dacă nu venea şi Ogden, astfel încât acest cuplu a stat deoparte, privind şi aşteptând. În cele din urmă, Ogden a fost de acord să se urce. El şi Mary au ocupat un loc lângă prora. Barca era pe jumătate plină, cu vreo 35 de oameni, când a început tentativa de a o lansa la apă.

Bărbaţii aflaţi la prora şi la pupa bărcii îi manevrau parâmele – „frânghiile de coborâre” –, care treceau prin scripeţi aflaţi la fiecare capăt al ambarcaţiunii. Un marinar de la prora a pierdut controlul parâmei sale. Ogden a încercat s-o apuce, dar parâma se mişca atât de repede, încât i-a sfâşiat pielea de pe mâini. Prora a plonjat; parâma de la pupa a rezistat. Toată lumea a căzut din barcă în mare, 18 metri mai jos.

Ogden a ieşit la suprafaţă; soţia lui – nu. El s-a agăţat de o vâslă care plutea în apropiere.

La următoarea barcă de la babord, numărul 18, o altă încercare de lansare la apă se blocase. În această barcă, se aflau 40 de femei şi copii; era ţinută pe loc de un ştift de siguranţă.[619] Marinarul care se ocupa de lansarea bărcii refuza s-o coboare, în conformitate cu ordinele lui Turner,

şi ţinea în mână un topor, gata să îndepărteze ştiftul printr-o lovitură, în cazul în care ordinele aveau să se schimbe. Câteva zeci de pasageri stăteau între barcă şi peretele exterior al salonului pentru fumători de la clasa întâi.

Isaac Lehmann, omul de afaceri din New York, era şocat de faptul că nu se făcea nici o încercare de a lansa barca. Reuşise să găsească o vestă de salvare; avea revolverul în buzunar. A aruncat o privire spre prora navei şi a văzut apa care avansa pe punte. A cerut să ştie de ce marinarul nu acţiona.

„Este ordinul căpitanului să nu lansăm nici o barcă”[620], i-a răspuns acesta.

„Să-l ia dracu’ pe căpitan”, a zis Lehmann. „Nu vezi că nava se scufundă?” Şi-a scos revolverul. „Şi primul om care nu-mi ascultă ordinul de lansare a bărcii, trag în el şi-l omor!”

Marinarul s-a supus. A întins braţul, ca să lovească în ştiftul de siguranţă cu toporul. Barca era grea şi fără pasageri, însă acum, încărcată cu trei tone de oameni, s-a balansat înspre navă, strivindu-i pe toţi cei aflaţi între navă şi perete. Cel puţin două pasagere, surori trecute de cincizeci de ani, au murit pe loc, din cauza rănilor provocate de ciocnirea severă. Piciorul drept al lui Lehmann a fost strivit, dar el a reuşit să se târască din masa de răniţi. Nu i-a fost uşor. Era un bărbat mare, rotofei, şi purta un palton lung şi o vestă de salvare.

Pasagerii şi echipajul au încercat din nou să lanseze barca de salvare la apă. Făceau progrese, când ceva a mers prost, aşa că şi această barcă şi-a azvârlit pasagerii în apă.

Tot cam pe atunci, spunea Lehmann, o „explozie teribilă” a străpuns puntea înspre prora. Această nouă zguduire s-a datorat, probabil, apei care se infiltrase într-o altă cameră a cazanelor şi venise în contact cu vreun cazan supraîncălzit – una dintr-o serie de astfel de explozii secundare. Nu trecuseră mai mult de 14 minute de la impactul torpilei, însă marea urca cu repeziciune.

Mulţi pasageri au decis să renunţe la bărci şi să urmeze o cale mai directă. Dwight Harris s-a îndreptat către prora, conform planului său. A sărit peste balustrada de la babord, de pe Puntea A, şi a parcurs în fugă, de-a lungul laturii de la babord a navei, două punţi, apoi s-a dus către prora, care se scufundase atât de mult, că tot ceea ce trebuia să facă era să păşească în apă. Şi-a scos pantofii şi s-a debarasat de palton, de pălărie şi de cartea sa despre familia de Medici. Nu avea vestă de salvare, şi nici măcar centură făcută pe comandă la Wanamaker’s. Şi lui îi fusese frică să se ducă în cabină, ca nu cumva să rămână prins acolo. Dar acum, la marginea apei şi confruntat cu perspectiva concretă că urma să se înece, s-a răzgândit: „Am stat şi am socotit şi am decis că trebuia să am un colac de salvare, aşa că m-am suit din nou pe Puntea A şi am alergat până la cabina mea”[621], scria el. Şi-a pus colacul şi s-a întors la prora. Un ofiţer i-a strigat să vină la bărcile de salvare, „însă mi-am dat seama că tot spaţiul disponibil din ele era foarte dorit, aşa c-am făcut semn din cap că refuz! – m-am suit pe balustradă, mi-am îndoit genunchii şi, când apa a ajuns chiar până la punte, am sărit peste bord!”

În timp ce se îndepărta înot, s-a uitat în sus şi a văzut giganticele coşuri ale navei profilându-se pe cer şi trecând pe lângă el.

Theodate Pope şi Edwin Friend plănuiseră ca, dacă apărea un pericol, să se întâlnească pe puntea bărcilor cu servitoarea Theodatei, Emily Robinson. „Dintr-odată, puntea părea foarte ciudat de împânzită de oameni," – scria Theodate – „şi-mi amintesc de două femei slabe de înger, care plângeau de mama focului."[622] Theodate şi Friend s-au uitat peste babord şi au urmărit cum era coborâtă o barcă. Un capăt a coborât prea repede şi toată lumea a căzut în mare. Ar fi putut fi barca lui Ogden Hammond sau cea pe care Lehmann încercase s-o lanseze la apă sub ameninţarea armei. „Ne-am uitat unul la celălalt, îngroziţi de scenă, iar apoi ne-am croit drum prin mulţime către Puntea B de la tribord."

Pe când stăteau la balustradă, au văzut că eforturile de a lansa bărcile de salvare pe această parte aveau mai mult succes. Bărcile coborau, trecând pe lângă ei, manevrate uşor de vinciul de pe puntea de deasupra. Cei doi s-au temut că nava putea să se scufunde atât de repede şi cu o înclinare atât de pronunţată, încât să se prăbuşească peste bărci, după ce acestea ajungeau pe apă.

S-au suit înapoi pe puntea bărcilor, dar n-au făcut nici o încercare de a se îmbarca pe vreuna dintre bărcile de salvare rămase.

„Mergeam împreună, lipiţi unul de celălalt, fiecare cu un braţ în jurul mijlocului celuilalt"[623], îşi amintea Theodate. Au întâlnit o pasageră pe care o cunoşteau deja bine, infirmiera belgiană Marie Depage. Părea înmărmurită. „Alături de ea, de o parte şi de alta, erau doi bărbaţi, prieteni de-ai ei, aşa că n-am spus nimic", scria Theodate.

„Nu era momentul pentru cuvinte, care-şi aveau rostul doar dacă puteai să oferi ajutor.”

Ea şi Edwin Friend s-au îndreptat spre pupa, care de-acum era înclinată ca o rampă. Servitoarea Theodatei a venit lângă ei şi arhitecta a observat zâmbetul încordat schiţat pe faţa sa. „N-am putut decât să-mi pun mâna pe umărul ei şi să zic: Vai, Robinson!”

Au căutat veste de salvare. Au intrat în mai multe cabine şi au găsit trei. Friend le-a ajutat pe femei să şi le pună; au mers cu toţii până la balustradă. Giganticele coşuri ale navei tronau deasupra lor, înclinate exagerat de mult în direcţia prorei. Apa se afla undeva la mare distanţă sub ei.

Theodate i-a aruncat o privire lui Friend. Cei doi s-au uitat în jos la apă. Sosise timpul. „I-am cerut să sară primul”, a scris ea.

Friend a coborât pe următoarea punte, apoi a sărit. A dispărut pentru scurt timp, însă curând a ieşit la suprafaţă şi s-a uitat în sus, la cele două femei. Nava continua să se mişte înainte; chipul lui se îndepărta.

Theodate a zis: „Haide, Robinson”[624] – şi a sărit de pe balustradă.

Grace French a alergat înapoi la locul unde ea şi Preston Prichard stătuseră în momentul impactului. Nu putea să dea de el nicăieri. S-a dus la balustradă, şi-a scos pardesiul şi a sărit. Nu avea vestă de salvare. Planul ei era să înoate până când găsea un obiect rezultat din naufragiu, care să plutească. În urma săriturii, s-a scufundat mult sub

suprafaţa apei, iar, acolo, un vârtej provocat de deplasarea navei a împiedicat-o să iasă la suprafaţă.

Căpitanul Turner ştia deja că nava urma să se scufunde. Şi-a pus o vestă de salvare, însă a rămas pe puntea de comandă, la fel ca timonierul său, Hugh Johnston, şi alţi ofiţeri. În cabina Marconi din spatele punţii de comandă, operatorul-şef al staţiei radio de pe vas, Robert Leith, folosea energie electrică auxiliară, pentru a trimite mesaj după mesaj, solicitându-le tuturor navelor aflate în apropiere să vină de îndată.

Turner i-a solicitat lui Johnston încă o verificare a nivelei cu bulă.[625]

Johnston a strigat: „25 de grade”.

Turner a exclamat: „Dumnezeule mare!”[626]

De pe puntea de comandă, vedea cum teuga de sub el era înghiţită de ape. I-a spus lui Johnston: „Salvează-te”[627]. Era în jur de 14:25 – adică la 15 minute de la impact.

Johnston a părăsit puntea de comandă şi a găsit unul dintre cei 35 de colaci de salvare ai navei. Apa ajunsese la pasarela de la tribord. Johnston a intrat în mare şi a fost dus de apă de-a lungul punţii. „Pur şi simplu, trebuia să mă duc oriunde mă ducea valul”, spunea el mai târziu.

Căpitanul Turner rămăsese pe puntea de comandă.

[618] Mărturie a lui Ogden H. Hammond, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, pp. 171–178 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York); scrisoare a lui Ogden H. Hammond către Joseph F. Tumulty, 21 mai 1915, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[619] Mărturie a lui Leslie Morton, 16 iunie 1915, p. 17, în „Investigation”; James H. Brooks, „Statement or Story on the Sinking of the Lusitania” („Declaraţie sau Povestea scufundării Lusitaniei”), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park); mărturie a lui Isaac Lehmann, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, p. 297 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[620] Acest fragment de dialog a fost relatat în mărturia lui Isaac Lehmann, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, pp. 297–298 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[621] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[622] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[623] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[624] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[625] Mărturie a lui Hugh Robert Johnston, 16 iunie 1915, p. 19, în „Investigation”.

[626] Hugh Johnston, interviu, Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[627] Hugh Johnston, interviu, Lusitania, BBC Written Archives Centre; mărturie a lui Hugh Robert Johnston, 16 iunie 1915, p. 19, în „Investigation”.

U-20: PRIVELIŞTEA LUI SCHWIEGER

„Mi-am reluat poziţia la periscop”[628], i-a spus Schwieger prietenului său, Max Valentiner. „Nava se scufunda cu o rapiditate incredibilă. Era o panică îngrozitoare pe puntea ei. Bărci de salvare supraaglomerate, dislocate cu totul din poziţiile lor, cădeau în apă. Oameni disperaţi alergau neputincioşi încolo şi încoace pe punţi. Bărbaţi şi femei săreau în apă şi încercau să înoate până la bărcile goale, răsturnate. A fost cea mai teribilă privelişte pe care am văzut-o vreodată. Era imposibil pentru mine să ajut în vreun fel. Aş fi putut să salvez doar câţiva. Şi, apoi, crucişătorul care trecuse pe lângă noi nu era foarte departe şi trebuia să fi recepţionat semnalele care indicau naufragiul. M-am gândit că avea să apară curând. Scena era prea oribilă pentru a fi privită, şi am dat ordine să intrăm în imersiune la 20 de metri şi să plecăm de acolo.”[629]

În ultima sa notă din jurnalul de bord, referitoare la atac, de la ora 14:25, Schwieger a scris: „Indiferent de situaţie, mi-ar fi fost imposibil să trag o a doua torpilă în acea

mulţime de oameni care se îmbulzeau, încercând să-şi salveze vieţile”.

Schwieger şi-a condus submarinul către largul mării. Echipajul său jubila: distruseseră Lusitania, vaporul care simboliza superioritatea maritimă britanică.

---

[628] Thomas, Raiders of the Deep, p. 97.

[629] Schwieger, Jurnal de război. Acest pasaj pare să fie atât de diferit de ceva ce ar fi scris Walther Schwieger, încât i-a determinat pe unii experţi în materie de Lusitania să se întrebe dacă el sau altcineva nu modificase cumva jurnalul, în urma acestei întâmplări de pomină. Întrucât se află în jurnal, iar eu nu sunt nicidecum în măsură să ştiu cu siguranţă dacă el chiar a modificat jurnalul, pentru a-şi îmbunătăţi reputaţia viitoare în ochii istoriei, îl citez aici.

LUSITANIA: O MICĂ ARMATĂ

Convins, de-acum, că nava urma să se scufunde, Charles Lauriat s-a întors în cabina lui de la capătul din faţă al Punţii B, ca să salveze ce se mai putea din bunurile sale. În timp ce înainta de-a lungul coridorului, descoperea dovezi palpabile care indicau cât de mult se înclinase nava, de fapt. Podeaua era înclinată în asemenea măsură, încât era imposibil să mergi, fără să calci şi pe perete.[630] Mărimea stânjenitoare a vestei sale de salvare îi încurca şi mai mult înaintarea. A trecut pe lângă cabine cu uşile deschise, ale căror hublouri oferiseră cândva privelişti asupra cerului şi

orizontului, dar acum erau înclinate în jos şi prin ele se vedea numai apa întunecată de umbra cocii aplecate. Singura lumină de pe coridor era o licărire argintie, care se mişca de colo-colo, sursa ei fiind lumina soarelui reflectată de marea de dincolo de umbra navei. Lauriat a fost uimit să vadă că multe dintre hublouri erau deschise.

Camera sa era ca o cutie neagră. Şi-a găsit chibriturile şi s-a folosit de ele ca să-şi găsească paşaportul şi alte lucruri pe care spera să le salveze. Şi-a luat servieta din piele în care se găsea Povestea de Crăciun a lui Dickens, dar a lăsat desenele lui Thackeray în cutia cu pantofi. S-a întors în grabă pe punte, care acum se apropiase şi mai mult de apă.

O barcă de salvare, în care se aflau femei şi copii, plutea chiar lângă puntea lui, la tribord, fără să fi fost încă eliberată de parâmele care o legau de gruiele de pe puntea bărcilor de deasupra. Era barca numărul 7. Lauriat şi-a dat seama că trebuia să acţioneze cineva, şi încă repede, altminteri vasul ar fi tras barca de salvare sub el. S-a urcat în barcă şi şi-a pus servieta pe fundul ei, apoi a încercat să elibereze pupa. Prora a rămas legată. Un alt bărbat, însoţitor de bord, se străduia s-o elibereze, tăind parâma cu un briceag. „Vaporul se scufunda încontinuu şi rapid," – îşi amintea Lauriat – „iar imaginea înfricoşătorului coş care se înclina deasupra noastră nu făcea decât să sporească sentimentul de groază al oamenilor din barcă."[631]

Faptul de a fi fost atât de aproape de cocă te făcea să înţelegi cât de mare era cu adevărat Lusitania. Arthur Mitchell, agentul companiei de biciclete Raleigh, care ceruse ca pasagerii să facă exerciţii de utilizare a bărcilor de salvare, se afla în barca numărul 15, a patra din spatele

celei în care se afla Lauriat. Acesta declara: „Niciodată n-ar fi putut cineva să conştientizeze dimensiunile navei atât de bine ca în acest moment, când puntea ei uriaşă trona deasupra noastră, iar enormele ei coşuri, clar vizibile pe fundalul cerului, scoteau un fum care aproape că-i orbea pe oamenii din bărcile din jurul ei”[632].

Nava continua să se mişte, dar se scufunda repede, puntea coborând vizibil. Lauriat stătea în barca de salvare, intenţionând să se ducă în faţă, ca să ajute la prora.[633] Braţul curbat al unei grui care cobora l-a lovit din spate şi l-a dărâmat. S-a ridicat, de astă dată fiind atent la gruie, şi a mers înainte, păşind de pe o banchetă pe alta şi croindu-şi drum cu forţa prin mulţimea de pasageri.

Barca părea să fie plină de vâsle – „un număr infinit”, a scris el. A călcat pe una. Aceasta s-a rostogolit. El a căzut.

Când Lauriat s-a ridicat în picioare, gruia din faţă, de-acum parţial scufundată, apăsa pe prora bărcii de salvare şi pupa ei se înălţa. Era ca şi cum nava îşi întinsese o mână cu gheare către barca de salvare, pentru a o trage la fund. Nu se putea face nimic. Lauriat a păşit din barcă în apă. I-a îndemnat pe ceilalţi din barcă să facă la fel, însă puţini au făcut-o. Gruia a înhăţat barca de salvare şi a întors-o către navă, înspre punte, apoi a tras-o sub apă, cu tot cu femeile şi copiii şi Povestea lui Dickens, care rămăsese la bord.

Constructorul de nave Samuel Knox a dat peste Paul Crompton, bărbatul din Philadelphia care mergea în Anglia cu soţia şi cei şase copii. Crompton adunase patru dintre copii şi încerca să pună o vestă de salvare pe cel mai mic dintre ei, care era „doar un bebeluş”, a zis Knox. Una dintre fetele mai mari ale lui Crompton nu putea să-şi

aranjeze vesta cum trebuia. Fără să pară îngrijorată, l-a rugat pe Knox: „Îmi arătaţi, vă rog, în ce fel să aranjez asta?”[634] Knox a ajutat-o. Fata i-a mulţumit.

Norah Bretherton, femeia din Los Angeles care fugise ca să-şi salveze fetiţa de un an şi jumătate, Betty, lăsându-l pe fiul ei de trei ani să doarmă, între timp, în cabină, a urcat cu copilul pe o scară înţesată de pasageri.[635] Pur şi simplu, i-a pus fetiţa în braţe unui străin care trecea pe acolo, un bărbat, apoi s-a întors să-şi ia fiul.

Pe scările din interior, nu era nimeni. A alergat. Ieşea fum din podelele coridorului, şi chiar din cabină. L-a înşfăcat pe băiat, Paul, şi l-a dus pe sus până pe Puntea B, la tribord, care în momentul respectiv era înclinată atât de abrupt, încât o altă femeie, care ţinea şi ea în braţe un băieţel, a alunecat pe lângă ea, pe punte, pe spate.

Bretherton a ajuns la o barcă de salvare aflată în plin proces de coborâre. Un pasager i-a spus că nu putea să se urce, că barca era prea plină, dar un prieten de-al ei, aflat deja în barcă, i-a convins pe ceilalţi pasageri să-i îngăduie şi ei să urce la bord.

Bretherton habar n-avea unde era fetiţa ei. În drum spre barca de salvare, îl văzuse pe bărbatul căruia-i dăduse copilul, dar acela nu mai ţinea pe nimeni în braţe.

Theodate Pope se străduia să iasă la suprafaţă, dar un anumit obstacol o împingea la fund. Ceva din lemn. Înghiţise apă sărată.

„Am deschis ochii,” – scria ea – „şi prin apa verde am văzut de ce anume mă loveam: după toate aparenţele, era fundul şi chila uneia dintre bărcile vasului.”[636] Era sigură că moartea i se apropia şi „m-am încredinţat în gând purtării de grijă a lui Dumnezeu – o rugăciune fără cuvinte”. Apoi, ceva a lovit-o şi şi-a pierdut cunoştinţa.

S-a trezit plutind, ţinută la suprafaţă de vesta de salvare. Timp de câteva clipe, tot ce a văzut era cenuşiu. Membre ale unor oameni ieşiţi din minţi o înghionteau. Se auzeau ţipete şi strigăte.

A început să vadă iarăşi în culori. Un bărbat, „înnebunit de frică”, a apucat-o de umeri. Nu avea vestă de salvare. Greutatea lui o împingea în jos.

„Ah, te rog, nu!”, i-a spus. Pe urmă, ea şi bărbatul s-au scufundat în apă. Theodate a leşinat din nou.

Când şi-a recăpătat cunoştinţa, bărbatul dispăruse, iar ea plutea. Era soare şi un cer azuriu. Nava trecuse mult de ea şi încă mai avansa. Bărbaţii şi femeile purtaţi de curent pe mare erau împrăştiaţi pe o suprafaţă mai mare decât înainte – şi mai tăcuţi. Unii erau vii, unii, în mod clar, morţi. Dintr-o rană de pe fruntea unui bărbat curgea sânge.

O vâslă plutea în apropiere. Vesta de salvare o ţinea la suprafaţă, dar tot s-a întins după vâslă şi şi-a pus piciorul drept peste paletă. Şi-a înălţat capul, ca să verifice dacă veneau ajutoare, însă n-a văzut nimic. „Apoi, m-am scufundat la loc, foarte uşurată în conştiinţa mea, şi am decis că era prea oribil ca să fie adevărat, că visam, şi iarăşi mi-am pierdut cunoştinţa.”

Altundeva pe mare, un spirit înrudit era purtat de valuri – Mary Popham Lobb, cetăţeană britanică şi spiritistă de pe insula St. Vincent, din Marea Caraibelor. Pentru ea, perioada petrecută în apă avea ceva mistic şi emoţionant. S-a trezit că era purtată de curent din ce în ce mai departe de masa densă de trupuri şi bucăţi de navă, lăsate în urmă de vasul care se îndepărta uşor. Ţipetele supravieţuitorilor se auzeau tot mai stins, la fel ca zgomotul vâslelor şi strigătele bărbaţilor din bărci.

Renunţase la orice speranţă de a fi salvată şi şi-a spus că sosise momentul să treacă la cele veşnice, însă o altă voce, dinlăuntru, îi spunea: nu, nu era momentul ei. „Pescăruşii îmi zburau pe deasupra capului” – a scris ea ulterior – „şi-mi aduc aminte că am remarcat frumuseţea umbrelor albastre pe care marea le proiecta în sus, întunecându-le penajurile albe: erau fericiţi şi plini de viaţă şi m-au făcut să mă simt foarte singură; gândurile mele s-au îndreptau către familia care abia aştepta să mă vadă şi care, la momentul respectiv, lua ceaiul în grădină. Gândul la durerea pe care aveau s-o resimtă era insuportabil; am simţit nevoia să plâng puţin.”[637]

Deoarece sărise fără vestă de salvare, Grace French s-a scufundat adânc în mare. „Se întuneca tot mai mult, până când totul a devenit calm şi liniştit, şi am crezut că trebuia să fi ajuns în rai”, a scris ea. „Apoi am văzut cum apa devenea tot mai luminoasă, până când am ieşit la suprafaţă şi m-am agăţat de o scândură, care m-a ajutat să mă menţin deasupra apei. Am simţit astfel că eram salvată; am înşfăcat o vestă de salvare, în care se afla un tânăr mort. Am plutit împreună o vreme, până când el a fost luat de un val mare.”[638]

Dwight Harris s-a îndepărtat înot de navă. „Când am părăsit bordul vasului, nu aveam nici un sentiment de frică.”[639] Se simţea la fel de confortabil ca şi când ar fi intrat într-o piscină – atât de calm era, încât, atunci când a dat peste o carte care plutea, a luat-o şi a examinat-o.

Lusitania a trecut pe lângă el. „Am cuprins cu privirea întreaga lungime a navei şi am văzut tot ce se întâmpla! – Prima barcă de salvare (de la tribord) era în apă, cu doar doi marinari în ea. Mi-au strigat să înot către ei, dar eu mi-am văzut de drum. Cea de-a doua barcă era suspendată şi atârna drept în jos, dat fiind că parâmele de la un capăt se blocaseră; cea de-a treia şi cea de-a patra erau pline cu oameni.”

A văzut că marea era de-acum la acelaşi nivel cu puntea de comandă. În timp ce nava trecea pe lângă el, pupa ei s-a ridicat în aer.

Pentru familia lui Joseph Frankum, din Birmingham, Anglia, care călătorea cu soţia sa, fiica în vârstă de trei ani şi doi fii, de cinci şi şapte ani, aceste ultime momente au fost terifiante.[640] Frankum i-a adunat pe toţi într-o barcă de salvare aflată la babord, lângă pupa. Barca mai atârna încă de gruie, însă Frankum spera că avea să se desprindă şi să plutească, atunci când apa ar fi ajuns la ea.

Punctată de erupţii de fum negru, generate de exploziile succesive ale cazanelor de aburi, priveliştea care se înfăţişa ochilor era una definită de haos şi moarte. Presiunea crescândă a aerului în cocă făcea ca hublourile să se spargă, iar fisurile şi orificiile să şuiere.

Însă, în mod straniu, se şi cânta. Mai întâi Tipperary, apoi Rule, Britannia! A urmat Abide with Me, dar era atât de emoţionant şi atât de trist, încât femeile au început să plângă, iar cântăreţii au trecut la Pull for the Shore şi apoi au cântat încă odată Rule, Britannia!

Frankum a zis: „I-am tras şi mai aproape de mine pe soţia şi pe copiii mei şi i-am strâns cu forţă în braţe”[641].

Margaret Mackworth a rămas pe navă, pe puntea bărcilor, lângă Dorothy Conner. Cumnatul lui Conner se afla undeva mai jos, căutând veste de salvare. Un calm straniu cuprinsese puntea. Oamenii se mişcau „încet şi haotic”[642], îşi amintea Mackworth. „Te duceau cu gândul la un roi de albine care nu ştiau unde le dispăruse regina.”

Pentru o clipă, vasul a dat impresia că se îndrepta. S-a dus vorba că echipajul reuşise, în sfârşit, să-i închidă pereţii etanşi de compartimentare şi că pericolul de scufundare trecuse. Mackworth şi Conner şi-au strâns mâinile. „Ei bine, ţi-ai luat porţia de senzaţii tari, nu glumă”[643], a zis Mackworth.

„Nu mai vreau alta vreodată”, a zis Conner.

Cumnatul lui Conner s-a întors. Nu ajunsese la cabină din cauza apei de pe coridor, în schimb găsise veste în altă parte. Cei trei şi le-au pus pe ei. Mackworth şi-a desfăcut copca de la fustă, ca să-i fie mai uşor să pornească apoi înot, în cazul în care s-ar fi dovedit necesar.

Nava s-a înclinat din nou, mai abrupt decât înainte. Se scurseseră 17 minute de la impact. Au hotărât să sară. Ideea o îngrozea pe Mackworth. Se dojenea pentru faptul

cu pricina, „spunându-mi cât de ridicolă eram să mă tem fizic de săritură, în condiţiile în care ne aflam într-un pericol atât de mare”.

Conner şi cumnatul ei s-au dus la balustradă. Mackworth ezita.

Conner a scris: „În astfel de momente, te apropii foarte mult de celălalt în trei minute şi, chiar înainte de a sări, am apucat-o de mână şi i-am strâns-o, încercând s-o încurajez”[644].

Dar Mackworth a rămas în urmă. Ultimele lucruri pe care le ţinea minte erau apa care-i ajungea până la genunchi şi vasul care se ducea la fund, trăgând-o şi pe ea în jos.

Theodore şi Belle Naish, cei doi soţi din Kansas City, care cu doar câteva ore mai devreme admiraseră răsăritul de pe puntea cea mai de sus a navei, stăteau, de asemenea, lângă balustradă. Purtau veste de salvare şi se ţineau de braţ, vorbind încet. Văzând cum o barcă de salvare îi aruncase în mare pe cei aflaţi în ea, nu mai încercau să se urce şi ei în alta. Un membru al echipajului le-a spus: „E în regulă, mai pluteşte o oră”. Dar Belle nu l-a crezut. Urmărise balustrada şi linia orizontului. Îşi dădea seama, după modificarea poziţiei uneia în raport cu cealaltă, că nava se scufunda repede. A zis: „Într-un minut, ne ducem la fund”[645].

Şi-a retras braţul din cel al lui Theodore, ca să nu-l tragă la fund. „Priveam apa, vorbeam unul cu celălalt; părea să aibă loc o mare cădere, cu un zgomot puternic şi un sunet de ceva care se rupea, după care barca de salvare sau altceva s-a balansat deasupra capetelor noastre.” Barca a

atins-o şi i-a râcâit pielea capului. Belle a întins un braţ, ca să-l protejeze pe Theodore. O deplasare bruscă a punţii a făcut ca apa să-i ajungă până la subsuori. „Ai fi zis că totul în univers se sfâşia şi se rupea.”

Apoi, s-a scufundat adânc sub apă – după estimările ei, şase, până la nouă metri. S-a uitat în sus şi a văzut albastrul strălucitor al cerului prin apă. „M-am gândit la cât de nemaipomenit de frumoase erau lumina soarelui şi apa văzute din adânc”, scria ea. Nu-i era frică. „M-am gândit: Păi, e ca şi cum aş fi în patul de puf al bunicii mele. Am dat din picioare şi m-am ridicat mai repede.”[646]

S-a lovit cu capul de ceva şi a continuat să se ciocnească de acel obiect. „Mi-am ridicat mâna dreaptă, am văzut cerul albastru şi m-am trezit agăţându-mă de marginea bărcii de salvare 22.” Un bărbat şi-a întins mâinile spre ea, ca s-o ajute. A fost atât de recunoscătoare, încât l-a rugat să-şi scrie numele pe talpa interioară a pantofului ei, „ca nu cumva să-l uit, în contextul celor ce urmau să se întâmple”.

Numele era Hertz, de la Douglas Hertz, un tânăr care se întorcea în Anglia, ca să se înroleze în regimentul din sudul comitatului Lancashire, după ce locuise o vreme la Saint Louis. Scufundarea încoronase o perioadă nefastă pentru Hertz. În 1913, îşi pierduse soţia într-un accident de tren, care avusese loc în luna lor de miere; în acelaşi an, mama lui murise într-un incendiu în casă.[647]

Belle nu-l vedea nicăieri pe soţul ei.

După ce a ajutat la lansarea unei bărci de la tribord, cea cu numărul 13, marinarul Leslie Morton s-a dus să ajute la

lansarea unei a doua bărci, aflate de asemenea la tribord.[648] Sub îndrumarea unui ofiţer inferior, el şi un alt marinar s-au străduit din răsputeri să ajute pasagerii să treacă peste spaţiul gol dintre vapor şi barcă. Unghiul final de înclinare, potrivit estimărilor lui Morton, era de 30 de grade. Şaizeci de pasageri au reuşit să treacă. Întrebat mai târziu cum fusese realizată această performanţă, Morton a răspuns: „Când ai de ales între a sări un metru şi jumătate sau doi metri şi să te îneci cu siguranţă, e surprinzător să afli cât de al naibii de bine pot sări chiar şi oameni bătrâni”[649].

Morton s-a ocupat de palanele de la pupa, în timp ce ofiţerul inferior conducea operaţiunea. Nava se mişca în continuare cu patru sau cinci noduri. Oamenii au coborât barca de salvare până la punctul la care chila ei era chiar la suprafaţa apei, apoi, în conformitate cu procedurile prevăzute exact pentru acest tip de circumstanţe, au dat drumul treptat la parâme, pentru ca barca să alunece înapoi când ar fi atins apa.

A plutit înapoi o lungime de barcă. Palanele şi mişcarea înainte a vasului au făcut ca barca să nu poată înainta, pentru că se ciocnea de coca lui. Morton tocmai se pregătea să coboare pe parâmele de la pupa, ca să elibereze barca de salvare, când un grup de oameni mai puţini experimentaţi – Morton s-a gândit că era posibil să fi fost însoţitori de bord sau chelneri – au început să coboare următoarea barcă din spate şi n-au mai putut să-i controleze coborârea. Barca a căzut nouă metri, aterizând peste barca lui Morton şi pasagerii din ea.

Nu era timp „de pierdut nici cu groaza, nici cu compătimirea”[650], scria Morton. S-a uitat după fratele lui, în mijlocul unui haos tot mai mare, „căci, pe punte, mulţi

oameni nu mai reuşeau să se ţină şi alunecau şi cădeau peste bord, iar zgomotul devenea din ce în ce mai puternic, asemenea unui crescendo, în condiţiile în care sutele şi sutele de oameni începeau să îşi dea seama că vaporul nu doar că se scufunda foarte repede, dar se scufunda, cel mai probabil, prea repede pentru ca ei toţi să poată scăpa”.

L-a găsit pe fratele său la o altă barcă de salvare şi l-a ajutat s-o lase în jos. Apoi, fraţii au coborât şi au eliberat palanele şi au folosit cârligele bărcii ca să încerce să împingă barca de salvare, astfel încât s-o îndepărteze de cocă. Pasagerii nu voiau să se îndepărteze de navă. Se ţineau strâns de diverse parâme şi de balustradele punţii, fiind stăpâniţi – scria Morton – „de convingerea greşită c-ar fi fost mai în siguranţă dacă se agăţau de vasul acela mare, decât dacă-şi încredinţau vieţile unei mici bărci de salvare”[651]. Puntea Lusitaniei cobora în apă într-un ritm constant.

Ceva se prinsese de copastia bărcii de salvare şi a început s-o încline spre coca navei. „În mod evident, trecuse timpul eroismului,” – a scris Morton – „şi fratele meu a strigat cât a putut de tare: Cad peste bord, Gertie!”[652]

Fraţii şi-au făcut cu mâna unul altuia, după care au sărit amândoi în mare. Nici unul dintre ei nu purta vestă de salvare.

Morton scria: „Când am căzut în apă, şi e straniu la ce se gândeşte cineva într-o situaţie stresantă, mi-am amintit brusc că fratele meu nu fusese niciodată în stare să înoate”.

Morton a ieşit la suprafaţă şi s-a uitat după fratele lui, dar, „văzând aglomerarea de trupuri, femei şi copii, scaune de punte, colaci de salvare, bărci de salvare şi orice lucru care putea fi descris în jurul meu, combinate cu cele nici mai mult, nici mai puţin de 35 000 de tone ale Lusitaniei, care-mi suflau foarte puternic în ceafă şi, una peste alta, se aflau prea aproape de mine, pentru ca situaţia să fie pe gustul meu”[653] – a început să înoate. Din greu.

A privit înapoi. Două imagini i s-au imprimat în memorie: una, a unei bărci pliabile alunecând de pe navă, încă învelită în husa ei protectoare; cealaltă, a căpitanului Turner în uniformă de paradă, aflat încă pe punte, când a început scufundarea finală a Lusitaniei.

Înotând, Lauriat s-a îndepărtat de navă – sau credea el că se îndepărtase.[654] S-a întors ca să vadă clipele ei finale. Prora era scufundată şi aluneca tot mai adânc în mare; pupa era ridicată mult în aer. Atât de pronunţată devenise înclinarea de la tribord, încât pasagerii puteau să stea în picioare doar proptindu-se de balustrada tribordului, unde se strânseseră câte trei sau patru, pe grupuri, într-un lung şir care se întindea în sus spre pupa. Un alt martor a numit acea înşiruire de oameni „o mică armată”. Dacă mai nutrea cineva speranţa că Lusitania nu avea să se scufunde, acea speranţă pierise acum.

Pasagerii aflaţi în spate, înspre pupa, şi, deci, la o înălţime mai mare, priveau cum cei din celălalt capăt al rândului nu mai erau în stare să se ţină de balustradă. Cei care purtau veste de salvare pluteau, ca şi cum s-ar fi ridicat prin levitaţie de pe punte; cei mulţi fără veste încercau să înoate sau dispăreau din vedere, scufundându-se.

Ofiţerul de rangul trei Bestic, aflat încă la bord, a simţit cum nava făcea „o mişcare bruscă aparte” şi a privit în jos de pe punte. „Un val care înghiţea tot şi care nu era diferit de un val mare, bun de surfing, îndreptându-se spre o plajă, năvălea pe puntea bărcilor, acoperind pasageri, bărci şi tot ce-i stătea în cale”, scria el. Un vaiet general s-a ridicat din piepturile celor pe care-i înghiţea: „Ţipătul acela îngrozitor era compus din toată disperarea, groaza şi durerea a sute de suflete care treceau în eternitate”[655].

În timp ce Robert Kay, băiatul cu pojar, şi mama lui însărcinată se străduiau să urce pe puntea bărcilor, sunetele care indicau zarva de deasupra deveneau din ce în ce mai clare.[656] Ieşiţi la suprafaţă, s-au trezit într-o îmbulzeală de oameni care urcau spre pupa, ca să scape de apa care năvălea pe punte. Robert a văzut oameni care săreau de pe balustrade.

Nava continua să se mişte; pupa i se ridica tot mai sus. Mama sa îl ţinea strâns în braţe. Apoi, marea a părut să fi făcut un salt înainte şi mama lui a dispărut. Au fost despărţiţi; el a fost aruncat într-o vâltoare. Vaporul a dispărut.

Mai târziu, un pasager a relatat că văzuse o femeie născând în apă. Ideea c-ar fi putut fi mama lui avea să-l bântuie pe băiat tot restul vieţii.

În timp ce Charles Lauriat privea cum Lusitania trecea de el şi se scufunda, ceva l-a lovit cu o forţă teribilă în cap. Orice ar fi fost lucrul respectiv, acesta i-a lunecat în spate pe umerii vestei de salvare şi s-a prins acolo, trăgându-l la fund. „Nu puteam să-mi imaginez ce aterizase pe mine din

cer”, scria el. „N-aş fi fost atât de surprins nici dacă submarinul s-ar fi ridicat şi m-aş fi trezit pe el, dar m-a surprins să mă trăsnească aşa ceva din senin.”[657]

Şi-a întors capul şi a văzut că obiectul care-l agăţase era un cablu întins între cele două catarge ale navei. Aceea, şi-a dat seama Lauriat, era antena radio a Lusitaniei. A încercat să se descotorosească de ea, dar n-a reuşit. Cablul l-a întors cu capul în jos şi-l împingea tot mai adânc sub apă.

---

[630] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, pp. 14, 78.

[631] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 17.

[632] Declaraţia d-lui A.J. Mitchell, 14 mai 1915, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[633] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, pp. 82–83.

[634] Relatare din ziar, „Knox Describes Lusitania’s End” („Knox descrie sfârşitul Lusitaniei”), oferită de Mike Poirier, citată în Kalafus et al., Lest We Forget.

[635] Declaraţia Norei Bretherton (fără dată), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[636] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[637] Kalafus et al., Lest We Forget.

[638] Relatarea lui Grace French, în Lennox Herald, mai 1975, obţinută prin amabilitatea lui Mike Poirier.

[639] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[640] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[641] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[642] Mackworth, This Was My World, p. 244.

[643] Mackworth, This Was My World, p. 244.

[644] Relatarea lui Dorothy Conner, obţinută prin amabilitatea lui Mike Poirier.

[645] „Statement of Mrs. Theodore Naish” („Declaraţia d-nei Theodore Naish”), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187, p. 2 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[646] „Statement of Mrs. Theodore Naish” („Declaraţia d-nei Theodore Naish”), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187, p. 3 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[647] Detalii oferite de Mike Poirier.

[648] Mărturie a lui Leslie Morton, 16 iunie 1915, în „Investigation”, alineatul 495. Morton scrie că această barcă era numărul 13, dar expertul în materie de Lusitania Mike Poirier sugerează că este posibil ca Morton să fi greşit, ca barca să fi fost, de fapt, numărul 9.

[649] Morton, The Long Wake, p. 105.

[650] Morton, The Long Wake, p. 106.

[651] Morton, The Long Wake, p. 107.

[652] Morton, The Long Wake, p. 107.

[653] Morton, The Long Wake, p. 107.

[654] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 18.

[655] The Irish Independent, 7 mai 1955.

[656] Relatarea lui Robert Kay, obţinută prin amabilitatea lui Mike Poirier.

[657] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, pp. 20–21, 85.

TELEGRAMĂ

VINERI,

7 MAI 1915

ORA 14:26

„S.O.S.[658] DE PE LUSITANIA. CREDEM CĂ SUNTEM ÎN LARGUL CAPULUI KINSALE. ULTIMA POZIŢIE: 10 MILE MARINE DE KINSALE. VENIŢI IMEDIAT. ÎNCLINARE MARE ULTERIOR. VENIŢI CÂT MAI REPEDE. RUGĂM.”[659]

[658] S.O.S. este semnalul recunoscut internaţional, în transmisiunile telegrafice, pentru primejdia în care se află o navă sau un echipaj. El a fost utilizat pentru prima oară în 1909. Combinaţia de litere a fost aleasă pentru că este uşor de ţinut minte – trei puncte, trei linii, trei puncte – şi poate reprezenta prescurtarea formulelor: Save Our Ship („Salvaţi vasul nostru”), Save Our Souls („Salvaţi sufletele noastre”) sau Send Out Succour („Trimiteţi ajutor”). (n. trad.)

[659] Registrul „Subs” („Submarine”), 7 mai 1915, ora 14:26, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4101 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii); şi în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

LUSITANIA: SFÂRŞITUL UNEI REGINE

Numai şase dintre cele 22 de bărci de salvare convenţionale ale Lusitaniei au reuşit să se îndepărteze, înainte să aibă loc scufundarea finală a vaporului; o a şaptea, de la tribord, a ajuns pe apă, dar fără un dop de importanţă crucială. Barca s-a umplut cu apă şi s-a scufundat.

Pasagerii care săriseră deja de pe vas au înotat ca să se îndepărteze cât mai mult cu putinţă, temându-se că scufundarea lui avea să genereze un vârtej care să-i tragă şi pe ei la fund. Acest lucru nu s-a întâmplat, cu toate că trei pasageri au trăit un fenomen asemănător. Margaret Gwyer, o tânără proaspăt căsătorită din Saskatoon, Canada, a fost absorbită într-unul dintre coşurile largi de

7,5 metri ale navei.[660] Câteva momente mai târziu, o erupţie de aburi venită de sub ea a catapultat-o înapoi afară, vie, dar neagră de funingine. Alţi doi pasageri au însoţit-o în coş – Harold Taylor, de 21 de ani, de asemenea proaspăt căsătorit, şi inspectorul de poliţie din Liverpool, William Pierpoint. Şi ei au ieşit la suprafaţă vii, cu feţele şi corpurile înnegrite.[661]

Pe măsură ce prora navei se afunda, pupa i se înălţa, descoperind cele patru gigantice elice, cu strălucirea lor aurie în lumina soarelui. Lusitania se afla deja la două mile marine de locul unde fusese torpilată şi la circa 12 mile marine de Capul Vechi de la Kinsale. În aceste ultime clipe, unghiul de înclinare de la tribord s-a redus până la doar vreo cinci grade, apa umplând şi restul navei.

Marinarul Morton s-a întors pe spate şi a privit. A văzut pasageri luaţi de apă de pe punte şi sute de alţi pasageri străduindu-se să urce spre pupa. Lusitania s-a înclinat din nou la tribord şi, alunecând, a dispărut din vedere, printr-o „afundare lentă, aproape maiestuoasă, cu prora înainte, la un unghi de aproximativ 45 sau 50 de grade”[662].

Plutind la o distanţă bună în urma vaporului, cu centura lui de salvare de la Wanamaker’s, Dwight Harris a privit cum vasul „a plonjat înainte, ca o lamă de cuţit care pătrundea în apă – coşuri, catarge, bărci etc., toate făcându-se bucăţi şi căzând care încotro. O masă enormă de fier, lemn, aburi şi apă! Şi, cel mai rău dintre toate, acestei mase i se adăugau trupurile oamenilor! – O imensă bulbuceală turbionară albă-verzuie s-a format acolo unde nava s-a dus la fund, o masă de sfărâmături de vas şi de oameni care se zbăteau! Bulbuceala s-a făcut din ce în ce mai mare şi, din fericire, a ajuns la numai vreo 30 de metri de mine, aducând cu ea sfărâmături de vas.”[663]

Această mişcare a reprezentat o caracteristică neobişnuită a scufundării navei, în privinţa căreia au comentat mulţi supravieţuitori. Marea s-a ridicat asemenea unui platou de apă, care s-a răspândit în toate direcţiile, aducând cu sine trupuri şi o mulţime de sfărâmături de vas, însoţită de un sunet straniu.

Charles Lauriat a ieşit la suprafaţă tocmai când Lusitania dispărea. Dând tare din picioare, el a reuşit, cumva, să se elibereze de cablul de antenă. „În timp ce nava se scufunda," – scria Lauriat – „nu-mi dădeam seama că auzeam ţipete; mai degrabă, era un geamăt lung, persistent, care s-a ridicat şi a ţinut multe clipe, după ce vasul a dispărut." Lauriat a fost luat de val. „Masa de resturi rezultate din naufragiu era imensă", a scris el. „Pe lângă oamenii aduşi odată cu ea, erau scaune de punte, vâsle, cutii, şi nu mai pot să-mi amintesc ce altceva. Ştiu doar că, într-un moment, te trezeai prins între obiecte mari şi, în momentul următor, erai sub apă."[664]

Nenumărate suflete se zbăteau în marea din jurul lui. Nu putea face nimic mai mult decât să împingă o vâslă sau vreun alt obiect plutitor, lăsat în urmă de naufragiul navei, în direcţia lor. Mulţi pasageri purtau haine groase; femeile purtau straturi multiple de îmbrăcăminte – corsete, camizole, jupe, bluze, blănuri –, şi toate acestea se îmbibau rapid de apă şi deveneau foarte grele. Pasagerii fără veste de salvare se scufundau. Îmbrăcămintea complicată a copiilor şi a sugarilor îi trăgea, de asemenea, la fund.

Una dintre cele mai tulburătoare imagini relatate de supravieţuitori era cea a sutelor de mâini fluturate

deasupra apei, implorând ajutor. Însă, curând, s-a făcut linişte. Supravieţuitorii au relatat că au zărit o dâră de fum a unui vapor către sud, însă acel vapor nu s-a apropiat de locul naufragiului. Se scurseseră 18 minute de la impactul torpilei.

Pescăruşii veniseră acum şi se deplasau printre corpurile plutitoare.

Căpitanul Turner era tot pe puntea de comandă, în timp ce puntea de navigaţie se scufunda. În zare, marea era de un albastru licăritor, dar, în apropiere, era verde şi limpede. Soarele, care pătrundea prin straturile superioare ale apei, înfăţişa vederii vopseaua şi piesele din alamă ale punţii, în timp ce aceasta se scufunda.

Timonierul Hugh Johnston l-a văzut pe Turner pe pasarelă, deplasându-se de la babord la tribord şi înapoi, purtând o vestă de salvare, dar, altminteri, nefăcând nici o încercare de a evita soarta obişnuită a unui căpitan de vapor. Johnston a spus, mai târziu, că „nu întâlnise niciodată pe cineva atât de «stăpân pe sine»„[665], precum căpitanul Turner.

La momentul respectiv, nava se mişca în continuare, dar încet, cu un siaj plin de rămăşiţe ale naufragiului şi cadavre, care se întindea în urma ei, alimentat de sutele de bărbaţi, femei şi copii care, întâmplător sau de frică, rămăseseră pe vapor. Se întindeau în urma navei precum nodurile din coada unui zmeu.

La ora 14:33, staţia radio de la Capul Vechi de la Kinsale a trimis Amiralităţii un mesaj format din două cuvinte: „Lusitania scufundată”[666].

Observatorii de la Capul Vechi văzuseră cum se petrecuse totul. Un mare vapor, care era prezent, la un moment dat, şi care în momentul următor nu mai era, lăsa în urmă ceea ce de la distanţă se înfăţişa ca o mare albastră şi pustie.

Ceasul de buzunar al căpitanului Turner, care, în cele din urmă, avea să ajungă într-un muzeu din Liverpool, se oprise la ora 14:36:15.

---

[660] Morton, The Long Wake, p. 108.

[661] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 87; Morton, The Long Wake, p. 108.

[662] Morton, The Long Wake, p. 108; pentru mai multe informaţii, vezi Ballard, Exploring the Lusitania, p. 10.

[663] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[664] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, pp. 85-87.

[665] Scrisoare a lui Hugh Johnston către Adolf Hoehling, 25 septembrie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[666] Telegramă de la Capul Kinsale către Amiralitate, 7 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

TOATE PUNCTELE: ZVON

Consulatul american de la Queenstown, Irlanda, era localizat într-un apartament cu vedere către port, aflat deasupra unui bar. În spatele clădirii, se înălţa marea turlă a catedralei St. Colman, care domina, prin statura ei, orice alt edificiu din oraş. În acea după-amiază, consulul Wesley Frost se afla la serviciu, unde-şi revizuia raportul anual referitor la condiţiile comerciale din mai multe comitate irlandeze, când, la ora 14:30, viceconsulul său a urcat scările tropăind, ca să-i raporteze un zvon care se răspândea cu repeziciune, potrivit căruia un submarin atacase Lusitania.

Frost s-a dus la ferestre[667] şi a văzut o neobişnuită şi bruscă creştere a activităţii în portul aflat dedesubt. Toate vasele, de toate dimensiunile, păreau să plece, inclusiv marele crucişător Juno, care sosise doar cu puţin timp în urmă. Frost a numărat în total 24 de ambarcaţiuni.

S-a dus la telefonul său şi a sunat la biroul amiralului Charles Henry Coke, ofiţerul naval cu cel mai înalt grad din Queenstown. A vorbit cu secretarul amiralului. Frost, alegându-şi cuvintele cu grijă, nedorind să lase impresia unuia prostit de o farsă făcută de careva, a zis: „Aud că este un fel de zvon răspândit de toată lumea, c-ar fi fost atacată Lusitania”[668].

Secretarul i-a răspuns: „Este adevărat, domnule Frost. Ne temem că s-a scufundat.”

Frost asculta năucit, în timp ce secretarul îi povestea despre mesajele S.O.S. şi despre relatările martorilor oculari de la Capul Kinsale, care confirmau dispariţia navei.

După ce a pus receptorul înapoi în furcă, Frost a mers de colo-colo prin birou[669], încercând să proceseze mental ceea ce se întâmplase şi gândindu-se ce anume urma să facă. I-a telegrafiat vestea lui Page, ambasadorul american la Londra.

Amiralul Coke trimisese toate ambarcaţiunile de salvare la care putea să apeleze, inclusiv crucişătorul Juno, şi înştiinţase prin telegraf Amiralitatea că făcuse acest lucru.

Juno era cea mai rapidă navă disponibilă. Queenstown era situat la 24 de mile marine distanţă de locul indicat drept cel unde se petrecuse atacul. Majoritatea vaselor mai mici ar fi fost norocoase dacă ar fi parcurs acea distanţă în trei sau patru ore; dată fiind atmosfera calmă, ambarcaţiunilor cu pânze le-ar fi luat chiar mai mult. Vasul Juno, însă, capabil să atingă o viteză de 18 noduri, putea să facă acest lucru în ceva mai mult de o oră. Echipajul s-a mişcat în mare grabă şi, în scurt timp, bătrânul crucişător era pe drum.

Însă Amiralitatea a trimis rapid un răspuns: „Urgent: Chemaţi înapoi Juno.”[670] Ordinul era un rezultat direct al dezastrului suferit de crucişătoarele Aboukir, Cressy şi Hogue: nici o navă mare de război nu avea voie să se ducă în ajutorul victimelor atacului unui submarin. Riscul ca submarinul să se afle în continuare în zonă, aşteptând să scufunde nave care veneau în ajutor, era prea mare.

După toate aparenţele, Coke a avut propriile îndoieli, căci a ordonat ca Juno să se întoarcă în port, chiar înainte să sosească mesajul Amiralităţii. Însă motivul deciziei sale de a chema nava înapoi nu s-a armonizat cu cel din spatele deciziei Amiralităţii. După ce l-a trimis pe Juno, a explicat

el, „am primit o telegramă care afirma că Lusitania se scufundase. Întrucât necesitatea trimiterii lui Juno nu mai era o urgenţă, l-am chemat înapoi.”[671]

Această logică era curioasă, căci, având sute de pasageri şi membri ai echipajului acum în voia valurilor, într-o apă de 13 grade Celsius, „urgenţa” era, din contră, mult mai mare. Această logică demonstra importanţa acordată de Amiralitate protejării navelor sale mari de război, precum şi faptul că Amiralitatea învăţase lecţia dură oferită de scufundarea crucişătorului Aboukir, aceea de a nu mai sări niciodată în ajutorul victimelor unor atacuri ale submarinelor.

La Londra, la ora patru în acea după-amiază, ambasadorul Statelor Unite, Walter H. Page, a aflat pentru prima dată că Lusitania fusese atacată şi scufundată, dar, ca un ecou sinistru al dezastrului suferit de Titanic, rapoartele iniţiale indicau şi că toţi pasagerii şi membrii echipajului fuseseră salvaţi. Din moment ce nu se pierduseră vieţi omeneşti, nu păreau să existe prea multe motive pentru a anula o cină festivă, pe care ambasadorul şi soţia lui o programaseră pentru acea seară, în onoarea emisarului personal al preşedintelui Wilson, colonelul House.

Când Page a ajuns acasă, la ora şapte seara, veştile primite de la Queenstown deveniseră mai sumbre, dar atunci era deja prea târziu ca să mai contramandeze cina. Oaspeţii sosiseră şi nu vorbeau decât despre scufundare. Telefonul suna fără oprire. Fiecare telefon aducea relatări proaspete din partea personalului ambasadei lui Page, care îi erau transmise ambasadorului pe bileţele mici din hârtie galbenă.[672] Le-a citit pe toate cu voce tare invitaţilor săi. În ritm constant, veştile deveneau din ce în ce mai

cumplite, până când le-a fost clar tuturor că era vorba de un dezastru de proporţii istorice. Invitaţii vorbeau încet şi dezbăteau potenţialele consecinţe.

Colonelul House le-a spus celor adunaţi acolo: „Vom fi în război cu Germania în cel mult o lună”[673].

În acea dimineaţă, la New York, unde ora era cu mult în urma celei de la Londra, Jack Lawrence, reporterul care se ocupa de ştirile despre vapoare pentru ziarul The New York Evening Mail[674], s-a dus la un bar de pe strada Whitehall din sudul Manhattanului, bar frecventat de marinari, piloţi care manevrau navele în port şi alţi oameni din acest mediu, şi a comandat un gin daisy, pe care barmanul i l-a servit într-o cană de lut. Daisy era o formă degenerată a lui doozy. Lawrence a văzut un pilot de port, pe care-l cunoştea. Pilotul, care tocmai terminase de acostat un mic vas de mărfuri în portul Hoboken, din New Jersey, i-a sugerat să se mute amândoi la capătul mai liniştit al barului, unde i-a spus lui Lawrence ceva ce auzise întâmplător în acea dimineaţă.

Pilotul i-a explicat că acostase cargoul chiar lângă Vaterland, marele transoceanic de linie german, arestat din motive de război. După ce coborâse de pe cargou, se dusese într-o cafenea din apropiere, care era plină cu membrii echipajului de pe Vaterland, cu toţii evident bine-dispuşi, bătându-se unii pe alţii pe umeri şi vorbind cu însufleţire în germană. O femeie care se ocupa de bar şi care vorbea engleză şi germană îi spusese pilotului că pe Vaterland tocmai se primise un mesaj radio, cum că Lusitania fusese torpilată în largul coastelor Irlandei şi se scufundase rapid.

Lawrence şi-a pus băutura deoparte şi a părăsit barul. Birourile companiei Cunard erau la câţiva paşi, pe strada State. De îndată ce a intrat, a tras concluzia că relatarea pilotului fusese falsă. Instituţia funcţiona la fel ca întotdeauna, cu maşini de scris care ţăcăneau şi pasageri care cumpărau bilete. Un angajat care-l cunoştea pe Lawrence a comentat cu privire la vreme. Reporterul şi-a văzut de drum mai departe şi a urcat nişte scări până la etajul următor, unde a intrat neanunţat în biroul lui Charles Sumner, directorul de la New York al companiei Cunard. Covorul gros de pe podeaua lui Sumner a estompat zgomotul pe care l-a făcut la intrare.

Sumner era un bărbat înalt, care se îmbrăca bine şi purta întotdeauna o garoafă albă la rever. „De cum l-am văzut, mi-am dat seama că ceva nu era în regulă”, îşi amintea Lawrence. „Era prăbuşit peste birou. Părea complet distrus.” Lawrence s-a apropiat şi a văzut două telegrame pe biroul lui Sumner, una codificată, cealaltă, se pare, o copie decodificată. A citit-o peste umărul lui Sumner.

Acesta şi-a ridicat privirile. „S-a dus”, a zis, icnind mai degrabă decât vorbind. „Au torpilat Lusitania.” Mesajul spunea că nava se scufundase în 15 minute (cu toate că, mai târziu, în urma revizuirii situaţiei, s-a stabilit că se scufundase în 18 minute). Sumner nu-şi făcea iluzii. „Mă îndoiesc să fi fost cineva salvat. Ce pot să fac eu, pentru numele lui Dumnezeu?!”

Lawrence a fost de acord să aştepte o oră, înainte de a-i comunica ştirea redactorului-şef de la ziarul său. După un sfert de oră, vorbea deja la telefon. O asemenea ştire era prea importantă pentru a nu o transmite.

Prima înştiinţare a ajuns la preşedintele Wilson, la Washington, în jurul orei unu, tocmai când se pregătea să plece la partida lui zilnică de golf. Înştiinţarea nu pomenea nimic de victime, dar el şi-a anulat jocul oricum. A aşteptat la Casa Albă, de unul singur, să sosească mai multe veşti. La un moment dat, a plecat să se plimbe cu automobilul Pierce-Arrow – modul său testat şi dovedit de a-şi calma tensiunea interioară.

Ziua începuse cu vreme caldă şi senină, dar seara deja ploua uşor. Wilson îşi luase cina acasă şi tocmai terminase, când, la ora 19:55, a primit o telegramă de la consulul Frost din Queenstown, care-l avertiza, pentru prima oară, că, după toate probabilităţile, mulţi dintre pasagerii Lusitaniei îşi pierduseră viaţa.

Drept urmare, Wilson a părăsit Casa Albă singur, fără să spună nimănui, şi a făcut o plimbare prin ploaie. „Mergeam pe străzi ca să-mi adun gândurile”[675], i-a scris el mai târziu lui Edith Galt.

A traversat Piaţa Lafayette, trecând pe lângă statuia înconjurată de tunuri a lui Andrew Jackson călare pe un cal cabrat, apoi şi-a continuat plimbarea pe Strada 16, înspre Dupont Circle, în cartierul lui Edith. A trecut pe lângă vânzătorii ambulanţi de ediţii speciale ale ziarelor din oraş, care conţineau deja relatări ale scufundării. Pe strada Corcoran, Wilson a luat-o la dreapta, apoi s-a întors pe Strada 15 către Casa Albă, unde s-a dus în biroul său.

La ora zece seara, au sosit cele mai proaste veşti: o estimare că atacul asupra Lusitaniei provocase pierderea a nu mai puţin de 1 000 de vieţi. Părea sigur că unii dintre morţi erau americani. Lucrul de care Wilson se temuse cel mai mult se petrecuse.

În timp ce submarinul U-20 naviga spre vest, Schwieger a aruncat o ultimă privire înapoi prin periscop.

A scris în jurnalul său de război: „La pupa, în zare, nişte bărci de salvare active; nu se mai vede nimic din Lusitania. Epava trebuie să se fi scufundat.”[676] Locul pe care l-a indicat era la 14 mile marine de Capul Vechi de la Kinsale, 27 de mile marine de Queenstown, în ape cu o adâncime de 90 de metri, adică aproximativ 300 de picioare.

Ceea ce nu ştia el era că, printre multele sale victime, se numărau şi cei trei pasageri clandestini germani, arestaţi în prima dimineaţă a voiajului Lusitaniei. Bărbaţii rămăseseră încuiaţi în celula improvizată de la bordul navei.

---

[667] Am hotărât să introduc această notă, deoarece este exact genul de amănunt care-l face, probabil, pe cititor să se oprească un moment şi să se întrebe: Hm, de unde ştii că s-a dus la fereastră? Răspuns: pentru că aşa ne spune el însuşi; vezi Frost, German Submarine Warfare, p. 187.

[668] Frost, German Submarine Warfare, p. 188.

[669] Din nou, ştim acest lucru pentru că ne spune Frost însuşi: „Am petrecut probabil zece sau 15 minute mergând de colo-colo prin birou”; vezi Frost, German Submarine Warfare, p. 188.

[670] Telegramă a Amiralităţii către oficiul naval de la Queenstown, 7 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

[671] Scrisoare a vice-amiralului C.H. Coke către Amiralitate, 9 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[672] Hendrick, Life and Letters, vol. 2, pp. 1–2.

[673] Hendrick, Life and Letters, vol. 2, p. 2.

[674] Relatarea lui Jack Lawrence, inclusiv dialogul, apare în Lawrence, When the Ships Came In, pp. 134–139.

[675] Cooper, Woodrow Wilson, p. 286.

[676] Schwiegen, Jurnal de război.

LUSITANIA: ÎN VOIA VALURILOR

O vestă de salvare nu garanta supravieţuirea. Mulţi dintre cei care au sărit în apă îşi puseseră vestele incorect şi au ajuns în situaţia în care se luptau să-şi menţină capul deasupra apei. Lupta n-a durat mult: în curând, supravieţuitorii care se echipaseră aşa cum trebuia s-au trezit înotând printre corpuri răsturnate, în poziţii pe care posesorii lor le-ar fi considerat umilitoare. Un marinar voinic, E.S. Heighway, scria, oarecum exagerând: „Cu ochii mei am văzut, după ce dispăruse nava, sute de bărbaţi şi de femei morţi în apă, cu centurile de salvare pe ei”[677].

Pe copii – pe cei care nu s-au înecat imediat – i-a răpus hipotermia.[678] Apa de 13 grade nu era nici pe departe la fel de rece precum cea pe care o suportaseră pasagerii Titanicului, dar era îndeajuns de rece pentru a coborî temperatura corpului oamenilor, şi mari, şi mici, până la niveluri periculoase. O scădere a temperaturii interne a corpului cu doar 1,5 sau 2 grade sub temperatura normală, aflată între 37 şi 35 de grade Celsius, era suficientă pentru a ucide un om în timp. Pasagerii din apă au descoperit că părţile inferioare ale trupurilor le amorţiseră în doar câteva minute, cu tot soarele cald de deasupra. Cei care purtau haine pe sub vestele de salvare erau într-o situaţie mai bună decât cei care se dezbrăcaseră, căci hainele şi alte veşminte care ţineau cald, cu toate că se udaseră, ofereau izolare pentru inimă. Oamenii slabi sau bătrâni, femeile şi copiii, în special bebeluşii, au pierdut căldură corporală cel mai repede, la fel cum a pierdut orice pasager care băuse vin sau ceva mai tare la masa de prânz. Odată cu apariţia hipotermiei, cei din apă începeau să tremure rău; pe măsură ce pericolul creştea, se domolea tremuratul. Cu o temperatură a apei de 13 grade, era de aşteptat ca adulţii să ajungă la epuizare şi la pierderea cunoştinţei într-o oră sau două; apoi, pielea căpăta o paloare gri-albastruie, trupul devenea rigid, iar pulsul scădea până la ritmuri aproape imperceptibile. Moartea urma curând.

Dwight Harris a înotat înspre o barcă de salvare întoarsă cu fundul în sus. „Nenumăratele cadavre care pluteau în apă reprezentau cel mai înfricoşător lucru dintre toate!”[679], a scris el. „Bărbaţi, femei şi copii. A trebuit să dau unul sau două trupuri la o parte, ca să ajung la barca de salvare!”

În drumul său către barcă, a dat peste un băieţel, Percy Richards, care-şi striga tatăl. „Am înotat până la el şi i-am spus să nu mai plângă, şi să se ţină de gulerul meu, ceea ce a făcut. Cel mai curajos băieţel pe care l-am văzut vreodată!”

Harris a tras copilul cu el până la barca răsturnată şi l-a împins pe coca ei. Aproape epuizat de efort, s-a urcat după el. „Abia puteam să mă mişc, mâinile şi picioarele îmi erau foarte reci! – Trebuie să fi stat în apă în jur de o jumătate de oră, poate chiar trei sferturi.”

A reperat una dintre bărcile pliabile ale navei, parţial umplută cu pasageri, al cărei echipaj era format din doi marinari. A strigat la ei. În curând, barca a fost suficient de aproape, pentru ca Harris şi băiatul să se urce la bord. Marinarii au mai adunat încă 12 supravieţuitori, dar a trebuit să-i lase pe alţii în apă, deoarece barca pliabilă era pe punctul de a se scufunda. „Strigătele de ajutor ale celor din apă erau din cale-afară de groaznice!”[680], scria Harris.

Nu se vedea nicăieri nici o navă.

În timp ce Lusitania se scufunda, Margaret Mackworth a fost trasă şi ea la fund. Apa din jurul ei părea neagră, şi a cuprins-o frica de a nu se încurca printre resturile naufragiului. S-a speriat când ceva i s-a agăţat de mână, dar apoi şi-a dat seama că era vesta de salvare pe care o păstrase pentru tatăl ei. A înghiţit apă de mare.

A ieşit la suprafaţă şi s-a apucat de capătul unei scânduri. Iniţial, şi-a imaginat că numai aceasta o făcea să plutească, dar apoi şi-a adus aminte că purta vestă de salvare. „Când am ieşit la suprafaţă, mi-am dat seama că

făceam parte dintr-o insulă mare, rotundă, plutitoare, formată din oameni şi resturi de tot felul, rezultate din naufragiu, toate acestea fiind atât de apropiate, încât, la început, nu se vedea prea multă apă între ele. Oameni, bărci, coteţe de păsări, scaune, plute, scânduri şi Dumnezeu mai ştie ce altceva, toate plutind la un loc.”[681]

Oamenii se rugau şi strigau după ajutor. Ea se ţinea de scândura ei, în ciuda vestei de salvare. A văzut una dintre bărcile de pe vas şi a încercat să înoate către ea, însă nici n-a vrut să dea drumul scândurii şi astfel a înaintat foarte puţin. A încetat să mai înoate. A devenit mai calmă şi s-a lăsat pe spate cu vesta ei de salvare. Se simţea „un pic năucă şi destul de ameţită şi de absentă”[682], dar nu-i era frică în mod deosebit: „Când Moartea este atât de aproape, cum era în acel moment, nu ai parte de crâncena agonie a fricii; situaţia este prea copleşitoare şi năucitoare pentru aşa ceva”.

La un moment dat, a crezut că era posibil să fie deja moartă: „Privind în jur, la soare, şi la cerul albastru-deschis, şi la marea liniştită, mă întrebam dacă nu cumva chiar ajunsesem în rai, fără să ştiu – şi speram sincer că nu”.

Îi era foarte frig. În timp ce era purtată de valuri, s-a gândit la un mod prin care puteau fi îmbunătăţite vestele de salvare. Fiecare vestă, şi-a propus ea în gând, ar trebui să includă o sticluţă de cloroform, „astfel încât să poţi să-l inhalezi şi să-ţi pierzi cunoştinţa când îţi doreşti”[683]. În curând, această problemă i-a fost rezolvată de hipotermie.

Charles Lauriat a înotat până la una dintre bărcile pliabile ale Lusitaniei, care plutea în apropiere. Era cea pe care

marinarul Morton o văzuse căzând de pe vas. Morton a înotat şi el către ea, la fel cum a făcut şi constructorul de nave Fred Gauntlett. Morton o va numi apoi „o oază în deşertul de trupuri fără viaţă”[684].

Cei trei bărbaţi i-au dat prelata la o parte. Alţi supravieţuitori s-au căţărat la bord. Laturile prelatei şi banchetele ar fi trebuit să fie ridicate şi fixate în poziţiile lor, dar, întrucât foarte mulţi oameni îngroziţi de moarte se agăţau acum de barca pliabilă, operaţiunea devenise dificilă. „Adunam oameni din apă şi încercam, în acelaşi timp, să ridicăm acele banchete”, spunea Gauntlett. „Aproape toată lumea care venea la bord se prăbuşea pe ele şi era practic imposibil să le faci să funcţioneze cum trebuia. Nu puteam să le ridicăm suficient de sus, ca să aranjăm componentele la locurile lor, astfel încât să şi rămână aşa.”[685]

Au încercat să-i convingă pe oameni să nu se mai ţină de marginea bărcii pliabile o vreme, astfel încât banchetele să poată fi ridicate, „dar acest lucru era imposibil”, a zis Lauriat. „Niciodată n-am auzit un strigăt de disperare mai sfâşietor, decât atunci când am încercat să-i spun unuia dintre ei că asta încercam să facem.”[686]

I-au aşezat pe supravieţuitori pe fundul bărcii. Spre regretul său de mai târziu, Lauriat s-a enervat pe un om care părea că nu avea de gând să se mute de pe locul său. Într-un mod „destul de dur”, i-a spus să se ridice. Bărbatul a privit în sus şi a zis: „M-aş ridica, prietene; dar ştii, mi-am rupt un picior şi nu mă pot mişca foarte repede”[687].

Cu mari eforturi, au reuşit să ridice banchetele şi laturile ataşate ale prelatei, dar numai parţial. Au îndesat bucăţi de lemn în mecanism, ca să le fixeze în poziţia potrivită.

Barca pliabilă nu avea vâsle în ea, dar oamenii au găsit cinci care pluteau în apropiere. Lauriat a folosit una pentru cârmit, în timp ce Gauntlett, Morton şi alţi doi pasageri vâsleau. Lauriat ghida barca pliabilă printre rămăşiţele naufragiului şi cadavre, căutând alţi supravieţuitori. Pescăruşii, cu sutele, se roteau pe deasupra şi plonjau. Era uimitor să vezi în apa mării bărbaţi şi femei care purtau în continuare costumele şi rochiile de la masa de prânz. Bărbaţii l-au scos din apă pe Samuel Knox, constructorul naval din Philadelphia, care stătuse la masă cu Gauntlett. Au dat peste o femeie care părea să fie africană. Marinarul Morton a înotat până la ea, ca s-o aducă înapoi la barcă.[688] Era Margaret Gwyer, femeia care fusese absorbită într-unul dintre coşuri şi ejectată mai apoi. Lauriat a descris-o ca fiind o „temporar negresă”: „Hainele erau aproape rupte pe sărmana femeie şi nu exista nici un locşor alb pe ea cu excepţia dinţilor şi a albului ochilor”[689].

Ea şi-a revenit repede şi a înviorat atmosfera la bord cu optimismul şi buna ei dispoziţie şi cu „felul inteligent în care vorbea”, după cum scria Lauriat.

Barca era aproape plină, când Lauriat a cârmit-o printr-o aglomerare densă de resturi plutitoare, lăsate în urmă de naufragiu. „Am auzit o voce de femeie spunând pe un ton firesc, de parcă ar fi cerut încă o felie de pâine cu unt: «Nu mă luaţi şi pe mine? Problema-i că nu ştiu să înot.»„[690] Lauriat şi-a întors privirea şi a văzut capul unei femei, care ieşea din mijlocul resturilor rămase în urma naufragiului, cu un păr lung, întins peste obiectele din jurul ei. Era înghesuită atât de strâns, încât nu-şi putea ridica braţele. Chiar şi aşa, „zâmbea cu jumătate de gură” – îşi amintea Lauriat – „şi mesteca tacticos gumă”.

Bărbaţii au ajutat-o să se urce în barcă şi au pornit vâslind spre farul de pe Capul Vechi de la Kinsale, aflat la o distanţă de 12 mile marine.

Deşi scufundarea se petrecuse foarte aproape de coasta irlandeză, nu se vedea încă nici un semn că se apropia vreun salvator. Pasagerii aflaţi în apă s-au împăcat cu situaţia lor în varii moduri. Reverendul Henry Wood Simpson, din Rossland, Columbia Britanică, se încredinţase pe sine în mâinile Domnului şi, din când în când, repeta una dintre frazele sale preferate: „Vino, Duhule Sfânt, şi luminează sufletele noastre”[691]. Spunea mai târziu că ştia că avea să supravieţuiască – „Este o poveste prea lungă, să vă spun cum de am ştiut” – şi că acest lucru îi dădea un sentiment de linişte chiar şi atunci când, la un moment dat, se aflase sub apă, întrebându-se: „Dar dacă nu mai ies la suprafaţă?”

A ieşit, însă, la suprafaţă. Vesta de salvare îl menţinea într-o poziţie confortabilă „şi stăteam pe spate, zâmbind la cerul albastru şi la norii albi, şi nici nu înghiţisem prea multă apă de mare”. Pentru el, aceste momente petrecute în apă au fost aproape frumoase – dacă nu punea la socoteală femeia moartă care a plutit lângă el o vreme. „Mi s-a părut o poziţie foarte confortabilă” – spunea el – „şi am stat aşa câtva timp, foarte fericit.”

A tras corpul femeii peste o barcă pliabilă răsturnată şi l-a aşezat pe coca ei, apoi a înotat spre o altă barcă pliabilă, aceasta din urmă aşezată corect şi ocupată de supravieţuitori. Erau cadavre şi pe această barcă pliabilă. Un inginer de pe navă a început să cânte un imn – „Slavă lui Dumnezeu, de la care se revarsă toate binecuvântările”, îşi amintea Simpson, care a observat:

„Am cântat cu toţii, cu foarte mult suflet”. Dar, când s-a sfârşit cântecul, nimeni n-a încercat să mai cânte altul. „Apoi doar am aşteptat, sperând că reuşiseră să solicite ajutor prin radio, înainte ca vaporul să se scufunde. Atmosfera era, din fericire pentru noi, de un calm splendid, căci foarte puţin ar fi trebuit ca să ne ia apa. Eram într-o situaţie mai bună decât oamenii care pluteau pe scânduri sau care erau ţinuţi la suprafaţă de centurile de salvare, sau decât cei din barca din apropiere, pe jumătate scufundată în apă şi care se tot răsturna.”

Un delfin – Simpson l-a numit „un delfin uriaş” – a ieşit la suprafaţă „şi se juca pe lângă noi, înălţându-se cu pielea lui neagră strălucitoare şi arătându-şi pentru o clipă aripioara triunghiulară”.

A trecut o oră, apoi două ore. Marea a rămas liniştită; lumina după-amiezii şi-a schimbat nuanţa. „Era un apus frumos,” – îşi amintea Simpson – „şi totul era foarte calm şi liniştit.”

Supravieţuitorii au fost purtaţi de valuri timp de trei ore – în apă, în bărci, pe obiecte şi resturi ale naufragiului –, sperând că salvatorii erau pe drum. Dacă ar fi sosit crucişătorul Juno, aşteptarea ar fi fost mult mai scurtă, iar şansele de supravieţuire, mult mai mari. Însă Amiralitatea îşi făcea un calcul nemilos şi, într-adevăr, nimeni nu ştia dacă submarinul se mai afla în apropiere sau nu. Unii pasageri pretindeau că văzuseră un periscop după ce Lusitania se scufundase şi se temeau că submarinul putea fi chiar în acel moment printre ei. După cum scria un supravieţuitor, „chiar mă aşteptam ca submarinul să se ridice şi să tragă în bărcile navei Lucy, ori să aştepte până când veneau navele de salvare şi apoi să le scufunde”[692].

Primul semn de salvare a fost fumul de la orizont, după care au apărut o lungă şi pestriţă escadră de torpiloare, şi traulere, şi mici vase de pescuit, acestea fiind mai dispensabile decât marele crucişător Juno. Au venit navele: Brock, Bradford, Bluebell, Sarba, Heron, Indian Empire, Julia, Flying Fish, Stormcock şi Warrior.[693] La Queenstown, suspansul creştea. Nici una dintre aceste nave nu avea radio, scria consulul Frost: „Nu se putea şti nimic, până nu se întorceau”[694]

Odată ce o barcă de salvare era golită, marinarii aflaţi la bord vâsleau înapoi, ca să mai caute alţi supravieţuitori, însă, pe măsură ce seara se lăsa, recuperarea cadavrelor a început s-o depăşească numeric pe cea a sufletelor vii. Ultimul vas care a sosit era o barcă de salvare de coastă, Kezia Gwilt, cu un echipaj de 15 oameni. În mod obişnuit, marinarii ar fi întins pânzele pentru a face acel voiaj, dar vântul era atât de slab, încât şi-au dat seama că puteau să acopere distanţa mai repede vâslind. Aşa au şi făcut – vreo 14 mile marine.

„Am făcut tot ce-am putut ca să ajungem la locul naufragiului, dar ne-a luat cel puţin trei ore şi jumătate de tras la vâsle din greu, pentru ca, în cele din urmă, să ajungem atât de târziu, încât singurul lucru pe care-l mai puteam face a fost să adunăm cadavre”, a scris reverendul William Forde, cel care comanda barca de salvare. Acolo, în lumina acelui superb apus, treceau printre rămăşiţele naufragiului. „Priveliştea era înfiorătoare,” – scria Forde – „marea era presărată cu trupuri care pluteau în toate direcţiile, unele dintre ele cu centuri de salvare pe ele, altele ţinându-se de resturi plutitoare, peste tot moarte.”[695]

Lauriat şi cei din barca lui pliabilă au vâslit două mile marine, până când au dat de un mic velier de pescuit, căruia în acele ape i se spunea pescador.

În timp ce se apropiau de vas, Margaret Gwyer, care încă era acoperită cu funingine, l-a văzut pe soţul ei stând la balustrada vasului şi l-a strigat.[696] Faţa lui, a scris Lauriat, era „complet lipsită de orice fel de expresie”. Nu avea nici cea mai vagă idee cine putea fi acea tânără înnegrită.

A recunoscut-o abia când barca pliabilă ajunsese chiar sub balustrada pescadorului şi a putut s-o privească direct în faţă. A izbucnit în plâns.

Era de-acum ora şase seara. Lauriat a numărat supravieţuitorii pe care el şi camarazii săi îi adunaseră de-a lungul drumului: 32. Alţi 50 de supravieţuitori se aflau deja la bordul pescadorului. Înainte să se urce şi el, Lauriat a luat unul dintre suporţii de vâslă ai bărcii pliabile şi l-a băgat în buzunar, ca să-l aibă ca suvenir.

O oră mai târziu, el şi ceilalţi au fost transferaţi pe o navă cu zbaturi, Flying Fish, care a pornit spre Queenstown. Supravieţuitorii s-au îngrămădit în camera motoarelor, pentru căldura de acolo. Printre ei şi Ogden Hammond, dezvoltatorul imobiliar din New Jersey. Nimeni nu-i văzuse soţia. Căldura era minunată şi, „nu după mult timp,” – a relatat Arthur Mitchell, agentul companiei de biciclete Raleigh – „se cântau cântece, fapt care indica nu doar o stare de gratitudine, ci chiar una de veselie”[697].

La bord, se aflau şi un număr de cadavre: un băiat de cinci ani, pe nume Dean Winston Hodges; doi băieţi neidentificaţi, care aveau în jur de doi şi şase ani; şi trupul uneia dintre fetele care-l ajutaseră pe marinarul Morton să

vopsească o barcă de salvare, Gwendolyn Allan, în vârstă de 15 ani.

Dwight Harris a vâslit, ajutând astfel la deplasarea bărcii sale pliabile spre o ambarcaţiune cu pânze, aflată la o depărtare destul de mare. Înaintarea era lentă şi dificilă. O altă barcă de salvare a ajuns acolo prima şi a descărcat o mulţime de supravieţuitori şi de cadavre, apoi a venit înapoi după Harris şi tovarăşii săi de suferinţă şi i-a dus şi pe ei la bordul ambarcaţiunii cu pânze. Apoi au fost transferaţi cu toţii pe o dragă de mine, denumită Indian Empire, al cărei echipaj a petrecut următoarele câteva ore căutând supravieţuitori şi cadavre. Când a pornit înapoi spre Queenstown, după ora şapte seara, draga ducea cu ea 170 de supravieţuitori şi numeroşi morţi.

La bordul ei, băieţelul pe care Harris îl salvase şi-a găsit acum tatăl, mama şi fratele – vii şi teferi. Surioara lui nou-născută, Dora, dispăruse.

Theodate Pope s-a trezit având în faţa ochilor imaginea unui foc ce ardea. Un foc mic, într-o sobă. Nu-şi amintea nimic de scufundare. A văzut o pereche de picioare în pantaloni, apoi a auzit un bărbat spunând: „E conştientă”[698]. În ciuda căldurii de la sobă, trupul îi era scuturat de frisoane.

Se afla în cabina căpitanului de pe o navă denumită Julia. O altă supravieţuitoare de la bord, Belle Naish, i-a povestit mai târziu Theodatei cum ajunsese acolo. Membri ai echipajului o ridicaseră la bord, folosind cângi. Crezând că era moartă, o lăsaseră pe punte, printre alte trupuri recuperate. Naish şi Theodate se împrieteniseră în timpul

călătoriei şi, când Naish o văzuse pe Theodate zăcând acolo, îi atinsese trupul şi simţise o urmă de viaţă. Strigase după ajutor. Doi bărbaţi începuseră să încerce să o resusciteze pe Theodate. Unul folosise un cuţit de tăiat carne din bucătăria navei ca să-i taie straturile de îmbrăcăminte ude. Se ocupaseră de ea timp de două ore, până când ajunseseră la convingerea că o resuscitaseră – cu toate că ea rămăsese inconştientă. O vânătaie sângerie îi înconjura ochiul drept.

Însoţitorul Theodatei, Edwin Friend, sau servitoarea ei, Emily Robinson, nu erau de găsit nicăieri.

---

[677] Scrisoare a lui E.S. Heighway către doamna Prichard, 25 iunie 1915 (arhiva personală Prichard).

[678] Pentru o prezentare a hipotermiei, vezi Weinberg, Hypothermia.

[679] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[680] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[681] Mackworth, This Was My World, p. 246.

[682] Mackworth, This Was My World, p. 247.

[683] Mackworth, This Was My World, p. 248.

[684] Morton, The Long Wake, p. 108.

[685] Mărturie a lui Frederic J. Gauntlett, în Petiţie a Companiei de Navigaţie Cunard, 15 aprilie 1918, p. 123 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – New York).

[686] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 25.

[687] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 40.

[688] Morton, The Long Wake, pp. 108–109.

[689] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 29.

[690] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 29.

[691] Relatarea lui Henry Wood Simpson, „Saved from the Lusitania" („Salvat de pe Lusitania"), în Church Family, 4 mai 1915 (obţinută prin amabilitatea lui Mike Poirier).

[692] Mersey, Report on the Loss of the Falaba (Raport despre pierderea vasului Falaba), p. 1 (relatarea lui George Bilbrough).

[693] Vezi o listă cu navele care au participat la efortul de salvare, inclusă în scrisoarea viceamiralului C.H. Coke către Amiralitate, 9 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[694] Frost, German Submarine Warfare, p. 191.

[695] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, pp. 25–26.

[696] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 34.

[697] „Statement of Mr. A.J. Mitchell", 14 mai 1915, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[698] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

U-20: LOVITURĂ LA PLECARE

Ulterior, o femeie care pretindea că era logodnica lui Schwieger i-a spus reporterului unui ziar că, în urma atacului împotriva Lusitaniei, Schwieger rămăsese profund zdruncinat. (Reporterul n-a divulgat numele femeii.) Când Schwieger a vizitat-o la Berlin, după întoarcerea lui la bază, ei nici nu îi trecuse prin minte, iniţial, că el era cel care torpilase vaporul. „Singurul lucru la care ne gândeam era că una dintre cele mai rapide şi mai mari nave englezeşti fusese scufundată şi eram toţi foarte bucuroşi”[699], a zis ea. Însă Schwieger părea să nu împărtăşească entuziasmul. „Bineînţeles, mama lui şi eu am văzut imediat că i se întâmplase ceva îngrozitor. Era foarte răvăşit, foarte tăcut şi foarte... altfel.”

Schwieger i-a povestit despre atac. „Desigur, el nu auzea nimic, dar putea să vadă, iar acea tăcere deplină din submarin era mai rea decât dacă ar fi putut auzi ţipetele. Şi, desigur, era singurul din submarin care putea măcar să vadă. Nu a cutezat să înştiinţeze pe nimeni altcineva din submarin despre ce anume se întâmpla.”[700] După atac, a dus submarinul direct înapoi în Germania, a zis logodnica lui. „Voia să se îndepărteze de ce făcuse. Voia să ajungă la ţărm. Nu putea să mai torpileze o altă navă.”

Relatarea femeii, deşi convingătoare, nu se potriveşte cu ceea ce menţionase Schwieger însuşi în jurnalul său de război. Dacă a avut vreun sentiment de remuşcare,

căpitanul submarinului nu şi l-a exprimat prin acţiunile sale.

La numai cinci minute după ce a aruncat ultima privire către Lusitania, Schwieger a reperat o navă mare cu aburi în faţă, care venea înspre el, şi s-a pregătit să atace.[701] Ar fi trebuit să păstreze două torpile de rezervă pentru călătoria spre casă – în mod ideal, una la prora, una la pupa –, dar aceasta era o ţintă irezistibilă, un petrolier de 9000 de tone. Schwieger a ordonat deplasarea înainte cu viteză maximă, pentru a poziţiona submarinul U-20 în faţa vasului, cu pupa înainte, ca să poată folosi unul dintre cele două tuburi de la pupa. La ora 16:08, era pregătit. Poziţia era perfectă: un unghi de 90 de grade format cu direcţia de deplasare a ţintei, la o distanţă de 500 de metri, aproximativ o treime de milă marină, în linie dreaptă. „Condiţiile pentru torpila noastră, foarte favorabile”, a scris în jurnalul său. „O ratare iese din discuţie.”

A dat ordin să se tragă. Submarinul s-a cutremurat, când torpila şi-a părăsit tubul. Schwieger a aşteptat sunetul impactului.

A urmat o lungă tăcere. Pe măsură ce secundele se scurgeau, şi-a dat seama că ceva nu mersese cum trebuia.

„Întrucât periscopul este imersat pentru câtva timp după ce torpila a fost lansată, îmi pare rău că trebuie să spun că nu am putut să constat ce fel de ratare a avut loc”, a scris el în jurnal. „Torpila a ieşit din tubul ei corect şi fie nu s-a deplasat deloc, fie a plecat sub un unghi greşit”. Se îndoia că la bordul navei cu aburi cineva observase măcar ce se întâmplase.

Schwieger şi-a reluat călătoria către casă. A ieşit la suprafaţă, ca să mărească viteza şi să-şi reîncarce acumulatorii. De pe castel, a văzut dârele de fum a cel puţin şase nave mari cu aburi, aflate în zare, venind înspre el şi depărtându-se de el, dar nu a mai avut loc vreo tentativă de atac. Aşa cum stăteau lucrurile, aceasta se dovedise a fi patrula sa cea mai încununată de succes. În cursul unui voiaj total de 3 006 mile marine, dintre care 250 pe sub apă, scufundase nave care însumau 42 331 de tone.

Vaporul asupra căruia trăsese Schwieger[702] era un petrolier britanic, Narragansett, care se îndrepta spre New Jersey, şi, spre deosebire de ceea ce-şi imagina el, toată lumea de la bord fusese cât se poate de conştientă de faptul că o torpilă care-şi ratase milimetric ţinta fusese trasă asupra navei. Prim-ofiţerul reperase periscopul, şi căpitanul, Charles Harwood, ordonase un viraj brusc şi viteză maximă.

Harwood a raportat prin radio întâlnirea cu submarinul. În momentul atacului, răspundea S.O.S.-ului primit din partea Lusitaniei şi gonea către locul naufragiului, dar acum suspecta faptul că S.O.S.-ul fusese transmis chiar de submarin, cu scopul de a-l ademeni şi pe el, şi alţi potenţiali salvatori.

Telegrama sa, transmisă către Amiralitatea londoneză, unde se luau deciziile referitoare la război, spunea: „Înaintat cu cea mai mare viteză posibilă ora 15:45 văzut submarin aproximativ 200 metri faţă de partea noastră pupa tribord submarin lansat torpilă care trecut zece metri în spatele nostru manevrat nava şi scăpat de pericol submarin văzut în spate zece minute mai târziu ora

16:00... Nici urmă de Lusitania credem că apelul este păcăleală."[703]

Căpitanul Harwood a schimbat cursul şi s-a îndepărtat de ultima localizare menţionată a Lusitaniei.

---

[699] Hayden Talbot, „The Truth About the Lusitania" („Adevărul despre Lusitania"), Answers, 8 noiembrie 1919, „Lusitania Various Papers", în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[700] Aceasta e fraza care face ca relatarea ei să pară credibilă. Este un detaliu subtil, pe care numai marinarii de submarin îl înţelegeau – liniştea, deşi prin periscoape nu vedeau decât foc şi moarte.

[701] Schwieger, Jurnal de război.

[702] Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, pp. 85, 147–148.

[703] Telegramă de la staţia radio de pe promontoriul Lands End către supraveghetorul-şef, 7 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

LUSITANIA: PESCĂRUŞI

Vesta de salvare l-a făcut flotabil şi l-a ridicat de pe puntea de comandă, însă coca, scufundându-se, îl trăgea la fund. „Întreaga navă părea să-mi fie smulsă de sub picioare de o

mână gigantică”[704], a zis Turner. Când a revenit la suprafaţă, s-a trezit într-un arhipelag de distrugere şi moarte. „Sute de trupuri erau prinse ca într-un vârtej printre obiectele şi resturile naufragiului”, declara el. „Bărbaţi, femei şi copii erau purtaţi de curent între scânduri, bărci de salvare şi o adunătură de resturi de nedescris.”

Făcuse tot ce se putea, credea el, şi acum un instinct de supravieţuire se aprinsese în el. A început să înoate. A recunoscut un alt om în apropiere, pe William Pierpoint, poliţistul-detectiv din Liverpool. Deodată, Pierpoint a dispărut. La fel ca proaspăt căsătorita Margaret Gwyer, fusese absorbit într-un coş. „Am crezut că murise”[705], a zis Turner. Dar, odată cu o erupţie de abur şi aer şuierător, Pierpoint a ţâşnit la suprafaţă din nou, corpul său fiind acoperit de un strat de funingine neagră şi udă, care stătea lipită de el precum smalţul. În acel moment, a spus Turner, „Pierpoint a început să înoate către patria lui ca zece bărbaţi la un loc, atât era de speriat”.

Vasul tot înainta, cu o viteză de aproximativ patru noduri, după estimarea lui Turner. Dar, în timp ce privea, prora a lovit fundul – era sigur de acest lucru. „Am observat acest fapt, deoarece scufundarea cocii s-a oprit pentru câteva secunde, cu prora în aer, vibrând pe întreaga lungime de 244 de metri a navei, care apoi s-a dus la fund cu totul.”[706]

Era un moment straniu pentru un căpitan de vas. Cu 20 de minute mai devreme, Turner stătea pe puntea de comandă, căpitan al unuia dintre cele mai mari vase de linie cunoscute vreodată. Acum, îmbrăcat tot în uniformă, plutea în locul unde se aflase nava lui, pe o mare liniştită, sub un cer albastru splendid, neputând fi văzute nicăieri

puntea, cabina sau coca, nici măcar înaltele catarge ale fostei Lusitania.

El şi Pierpoint au înotat împreună. Turner a văzut corpurile unora dintre fochiştii navei plutind în apropiere, cu spatele în sus, în vestele de salvare – a numărat 40 în total. Pescăruşii plonjau printre cadavre şi supravieţuitori deopotrivă. Turner i-a spus mai târziu fiului său, Norman, că se afla în situaţia de a se apăra de atacurile păsărilor, care se năpusteau în picaj din cer şi-şi înfigeau ciocurile în ochii cadavrelor plutitoare. Salvatorii aveau să relateze că, oriunde vedeau spirale de peşcăruşi, ştiau c-ar fi găsit corpuri neînsufleţite. Potrivit lui Norman, în urma acestei experienţe, Turner a rămas cu o ură atât de intensă faţă de pescăruşi, „încât, până la ieşirea sa la pensie, a purtat la el o puşcă de calibru 22 şi a împuşcat toţi peşcăruşii pe care putea să-i împuşte”[707].

Turner a petrecut în apă trei ore, până când a fost ridicat la bordul unei bărci de salvare şi, mai târziu, transferat pe un trauler denumit Bluebell.

Prima amintire, pentru Margaret Mackworth, după ce-şi pierduse cunoştinţa în mare, a fost aceea de a se trezi pe puntea traulerului Bluebell, dezbrăcată sub o pătură, cu dinţii clănţănindu-i – „precum castanietele”, scria ea.

Un marinar s-a ivit deasupra ei şi a zis: „Aşa-i mai bine”[708].

Era ofuscată: „Aveam o vagă idee că se întâmplase ceva, dar credeam că mă aflam în continuare pe puntea Lusitaniei şi eram vag iritată de faptul că un marinar necunoscut oarecare se ocupa de mine, în locul însoţitoarei mele de bord”.

Confuzia i s-a risipit când marinarul i-a adus ceai şi i-a spus, ceva mai puţin cavalereşte: „De la bun început v-am lăsat aici, crezând că eraţi moartă, şi nu mai părea să aibă rost să ne spetim ducându-vă în cabină”.

Marinarul şi alţi doi au ajutat-o să coboare pe o punte inferioară, unde a cuprins-o, pe neaşteptate, ameţeala. „Căldura de jos era delicioasă,” – scria ea – „aproape că te făcea să delirezi.” Toţi cei din jurul ei păreau „oarecum îmbătaţi de căldură şi de lumină şi de bucuria faptului că ne ştiam vii. Vorbeam cât puteam de tare şi râdeam din plin.”

Margaret a recunoscut ciudăţenia momentului, felul în care bucuria şi tragedia se juxtapuneau. Iat-o acolo, îmbătată de desfătare, şi, cu toate acestea, habar n-avea dacă tatăl ei mai trăia sau nu. O altă supravieţuitoare din cabină credea că soţul ei era mort. „S-ar fi zis că pierderea lui însemna, probabil, dezintegrarea întregii ei vieţi” – scria Mackworth – „şi, totuşi, în momentul respectiv, era plină de veselie, râzând cu poftă.”

Căpitanul Turner nu împărtăşea buna-dispoziţie. Stătea de unul singur, tăcut, în uniforma lui îmbibată cu apă.

Sub ochii Margaretei Mackworth, o femeie s-a apropiat de Turner şi a început să-i vorbească despre pierderea copilului ei. Avea o voce slabă, aproape monotonă. Pusese băiatul într-o barcă pliabilă, a zis ea. Barca pliabilă se răsturnase apoi, şi fiul ei dispăruse. În aceeaşi manieră imperturbabilă, i-a spus lui Turner că moartea fiului ei nu fusese necesară – că fusese provocată de lipsa de organizare şi de disciplină în rândurile echipajului său.

Navele de salvare au ajuns la Queenstown cu mult după lăsarea întunericului. Flying Fish, cu Charles Lauriat la bord, a ajuns la ora 21:15, Bluebell – la 23. Cheiul era luminat de torţe cu gaz, care făceau negura serii palidă-aurie. Soldaţi, marinari şi orăşeni formaseră două şiruri, care se întindeau de la cheiul de debarcare până în oraş. Aplaudau, în timp ce supravieţuitorii soseau pe ţărm.[709] Alţi soldaţi aşteptau în grupuri de câte patru, cu brancarde. Charles Lauriat ducea un bărbat în spate – cel cu piciorul rupt, căruia îi vorbise atât de nepoliticos.[710] S-a dovedit că era Leonard McMurray, iar acela era al doilea naufragiu al său. Supravieţuise scufundării, din 1909, a vasului Republic, al companiei White Star, în urma unei coliziuni în ceaţă cu un alt vas de linie.

Desenele lui Thackeray şi Povestea de Crăciun a lui Dickens, pe care le avusese Lauriat cu el, se aflau acum undeva în adâncul Mării Irlandei. Lauriat i-a trimis soţiei sale o telegramă: „Am salvat fotografiile copilului. Au fost pentru mine un talisman.”[711]

Încheia astfel: „Regret orele de tensiune pe care a trebuit să le petreci”.

Margaret Mackworth a aflat la acostare că tatăl ei era viu. Avea pe ea doar o pătură şi i-a cerut căpitanului navei Bluebell ace de siguranţă, însă ideea c-ar fi putut exista, la bordul unei nave ca a lui, ace de siguranţă l-a făcut să râdă în hohote. Un soldat i-a dat haina lui, o manta British Warm; căpitanul i-a dat papucii lui. Ea şi-a strâns pătura în jurul mijlocului, ca să-şi improvizeze o fustă.

L-a găsit pe tatăl ei aşteptând-o la capătul cheiului.[712] Uşurarea şi bucuria pe care le-a resimţit i-au reamintit acele momente din urmă cu o lună, când ajunsese la New

York şi-l văzuse la fel, pe chei. Numărându-se printre primii supravieţuitori care ajunseseră la Queenstown, el aşteptase ore în şir, timp în care tot veniseră bărci, însă nici una dintre ele n-o aducea pe fiica lui. Cu fiecare sosire succesivă, numărul de morţi de la bord părea să crească, în raport cu numărul de suflete vii. Un prieten a zis mai târziu că, mult timp după aceea, chipul tatălui ei păruse a îmbătrâni brusc.

Curajoasa tânără americancă Dorothy Conner, care stătuse la masă cu Margaret Mackworth şi-şi dorise nişte „senzaţii tari", a venit s-o vadă a doua zi dimineaţă, sâmbătă. Părea netulburată, îşi amintea Mackworth. „Era îmbrăcată tot cu haina şi fusta frumos aranjate, din tweed cafeniu, pe care le purtase când am văzut-o sărind de pe punte, cu o zi înainte, şi hainele erau atât de elegante şi-i veneau aşa de bine, de parcă tocmai le luase din magazin."[713]

Dwight Harris a coborât pe uscat cu inelul său de logodnă şi alte bijuterii atârnate în continuare la gât, şi cu banii în buzunar. În acea noapte, a găsit un magazin care rămăsese deschis pentru supravieţuitori şi şi-a cumpărat un maiou, o pijama, şosete şi papuci. A găsit o cameră la un hotel, pe care a împărţit-o cu alţi şase bărbaţi, „şi a băut o doză enormă de whisky înainte de culcare"[714]. Sâmbătă dimineaţa, şi-a cumpărat costum, cămaşă, guler, pelerină de ploaie şi şapcă. În timp ce făcea cumpărăturile acestea, a observat un băiat de aproximativ 18 ani, care-l întreba pe negustor dacă putea să ia nişte haine, deşi nu avea bani să le plătească. Băiatul părea îndurerat. Harris s-a oferit să plătească. A aflat că băiatul îşi pierduse mama. „Sărmanul băiat!", i-a scris Harris propriei sale mame. „Îi mulţumesc lui Dumnezeu că nu ai fost şi tu cu mine!!!"

Când a sosit Julia, vasul Theodatei Pope, un doctor a fost chemat la bord, ca s-o examineze. Împreună cu doi soldaţi, doctorul a ajutat-o să coboare pe chei şi să se urce într-un automobil, apoi a însoţit-o până la un hotel. De îndată ce a ieşit din maşină, ea s-a prăbuşit pe trotuar. Doctorul a ajutat-o să intre în hotel. „Am fost lăsată pe un divan, într-o cameră plină de bărbaţi îmbrăcaţi cu tot felul de veşminte stranii, în timp ce proprietara s-a grăbit să-mi aducă nişte coniac”[715], a scris ea. Unul dintre bărbaţi era pasagerul englez, care, în acea zi, la masa de prânz, glumise spunând că spera să nu fie torpilat înainte de a-şi termina îngheţata. Acesta purta un halat de casă. Roz.

Theodate a băut coniac şi a fost ajutată să ajungă într-o cameră. Avea faţa umflată şi lividă. A cerut să i se trimită mamei sale o telegramă cu un singur cuvânt: „Salvată”[716].

A încercat să doarmă. „Toată noaptea am tot aşteptat să apară domnul Friend, căutându-mă”, a scris ea. „Toată noaptea, au tot intrat oameni în camerele noastre, aprinzând luminile cu zgomot, aducând copii pe care să-i identificăm, notându-şi telegrame, înregistrându-ne numele pentru lista de supravieţuitori, etc. etc.”[717]

Însă domnul Friend n-a mai apărut niciodată, nici servitoarea Theodatei, domnişoara Robinson.

Turner a mers pe ţărm, înfăşurat într-o pătură. Şi-a petrecut noaptea în casa unui bancher local. A doua zi dimineaţa, îmbrăcat cu aceeaşi uniformă, s-a dus la o plimbare. Îşi pierduse cascheta care făcea parte din echipamentul companiei Cunard şi s-a oprit la un magazin de galanterie bărbătească, să-şi cumpere ceva cu care s-o înlocuiască. O supravieţuitoare pe nume Beatrice Williams,

care se aflase, de asemenea, la bordul navei Bluebell, l-a văzut şi a luat foc. „De pălărie te îngrijeşti, când atâţia dintre noi am pierdut tot ce aveam. Ah, ar trebui să-ţi fie ruşine!”[718]

Un corespondent pentru ziarul New York World l-a întâlnit şi el pe Turner în acea dimineaţă şi i-a luat un scurt interviu. Într-o telegramă către redactorul său şef, reporterul a scris, despre căpitan, că „părea năucit”[719].

Reporterul l-a informat pe Turner că trupurile unui număr de americani fuseseră recuperate, inclusiv cel al producătorului de pe Broadway, Charles Frohman, cu care Turner vorbise în dimineaţa plecării vasului. Auzind acest lucru, Turner a lăsat impresia că se străduia să-şi controleze emoţiile. Ochii i s-au umplut de lacrimi.[720]

---

[704] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 274.

[705] The New York Times, 21 noiembrie 1915.

[706] The New York Times, 21 noiembrie 1915.

[707] Scrisoare a lui Norman H. Turner către Adolf Hoehling, 18 septembrie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[708] Aici, dialogul apare aşa cum este relatat de Mackworth, în This Was My World, pp. 248–249.

[709] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[710] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 41. Mike Poirier a oferit identitatea lui McMurray.

[711] The Boston Daily Globe, 11 mai 1915.

[712] Mackworth, This Was My World, p. 251.

[713] Mackworth, This Was My World, p. 254.

[714] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[715] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[716] Katz, Dearest of Geniuses, p. 120.

[717] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[718] Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, p. 161.

[719] Telegramă a lui Tuchy de la Londra către New York World, New York, 9 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

[720] Telegramă a lui Tuchy de la Londra către New York World, New York, 9 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

QUEENSTOWN: CEI DISPĂRUŢI

Din cei 1959 de pasageri şi membri ai echipajului, care călătoreau la bordul Lusitaniei, numai 764 au supravieţuit; numărul total al deceselor a fost de 1195.[721] Cei trei pasageri clandestini germani au ridicat totalul la 1 198. Din 33 de bebeluşi aflaţi la bord, numai şase au supravieţuit. Peste 600 de pasageri n-au fost găsiţi niciodată. Printre morţi, s-au numărat 123 de americani.

În general, familiile au aflat de moartea rudelor prin telegrame, dar unii fie au ştiut de pierderea lor, fie au simţit-o, chiar şi atunci când nici o telegramă nu le-a adus vestea. Soţi şi soţii promiseseră să scrie sau să telegrafieze, ca să anunţe că sosiseră în siguranţă, însă nici scrisorile, nici telegramele n-au mai fost expediate. Pasageri care aranjaseră să stea la prietenii lor din Anglia şi Irlanda n-au mai ajuns niciodată. Cele mai grave erau situaţiile în care un pasager ar fi trebuit să se afle pe un alt vas, dar, dintr-un motiv sau altul, ajunsese, în cele din urmă, pe Lusitania, aşa cum s-a întâmplat cu pasagerii Cameroniei, transferaţi pe Lusitania în ultimul moment. Printre cei transferaţi s-au aflat proaspăt căsătoriţii Margaret şi James Shineman din Oil City, Wyoming, care s-au trezit, dintr-odată, la bordul celei mai rapide şi mai luxoase nave aflate în circulaţie, cu care aveau să călătorească în Scoţia, pentru a vizita familia Margaretei. Vizita lor trebuia să fie o surpriză. Amândoi au murit. Dintre cei 42 de pasageri şi membri ai echipajului transferaţi, doar 13 au supravieţuit, printre care şi domnişoara Grace French, care a trecut prin toată încercarea cu aplomb.

A existat confuzia obişnuită care urmează după dezastre. Zile în şir, zeci de telegrame au zburat între birourile companiei Cunard de la Liverpool, Queenstown şi New York.[722] Acestea transmiteau deopotrivă un sentiment de

stare de urgenţă şi de surpriză, ca şi cum compania Cunard nu se aşteptase niciodată să piardă una dintre navele ei măreţe şi să fie nevoită efectiv să-şi folosească registrele de pasageri ca să determine care era situaţia viilor şi morţilor.

10 MAI: „GUY LEWIN CHIAR A CĂLĂTORIT CU LUSITANIA?”

10 MAI: „NUMELE CHARLES WARMEY APARE LA CLASA DOUA. SĂ FIE ACEL CHARLES WARING CARE NU APARE? – RĂSPUNDEŢI REPEDE.”

11 MAI: „F.A. TWIGG CHIAR S-A ÎMBARCAT PE LUSITANIA?”

11 MAI: „DAŢI-NE NUME COMPLETE DE BOTEZ ŞI CLASELE PENTRU TOŢI PASAGERII NUMIŢI ADAMS CARE AU CĂLĂTORIT CU LUSITANIA – FOARTE URGENT.”

Câţiva pasageri anunţaţi ca fiind morţi erau, de fapt, vii, dar, cel mai adesea, cei anunţaţi ca fiind vii erau, de fapt, morţi. „Menţionarea domnului Bilicke drept supravieţuitor este eronată”, a scris consulul Statelor Unite, Frost, într-o telegramă lapidară către ambasadorul Page de la Londra. Despre un băiat de cinci ani, Dean Winston Hodges, s-a spus iniţial că era în siguranţă, dar apoi a venit o telegramă din partea companiei Cunard către biroul ei de la New York: „Regretăm, nici urmă de domnul Dean Winston Hodges”. S-a dovedit că trupul copilului se afla printre cele luate la bordul navei de salvare Flying Fish. Nume ale celor morţi au fost ortografiate greşit, oferindu-

se astfel momente de falsă speranţă. Un bărbat identificat ca Fred Tyn era, de fapt, Fred Tyers, care murise; Teresa Desley era, de fapt, Teresa Feeley, care pierise împreună cu soţul ei, James. Erau două doamne Hammond. Una scăpase cu viaţă; cealaltă – soţia lui Ogden – murise. Doi chelneri se numeau fiecare John Leach. Unul dintre ei a supravieţuit, celălalt nu. Un pasager mort numit Greenfield era, de fapt, Greenshields.

Diferenţele de fus orar şi comunicaţiile lente au îngreunat şi mai mult situaţia prietenilor şi a rudelor. Cei care puteau suporta costurile au trimis telegrame la compania Cunard, cu descrieri detaliate ale celor dragi, mergând până la furnizarea numerelor de serie imprimate pe ceasurile lor, însă a fost nevoie de ore întregi pentru ca respectivele telegrame să fie primite, transcrise şi expediate. În acele prime zile de după dezastru, mii de telegrame au inundat birourile companiei Cunard, care avea puţine informaţii de oferit.

Morţii adunaţi la Queenstown au fost puşi în trei morgi improvizate, inclusiv una la primărie, unde au fost aşezaţi unul lângă altul, pe podea. Oricând era cu putinţă, copiii erau aşezaţi lângă mamele lor. Supravieţuitorii înaintau în şiruri lente, triste, căutându-şi rudele pierdute.

Au existat şi reuniuni ceva mai fericite.

Marinarul Leslie Morton şi-a petrecut noaptea de vineri căutându-l pe fratele său, Cliff, pe listele cu supravieţuitori şi în hotelurile din Queenstown, însă nu a dat de el sub nici o formă. A doua zi, dis-de-dimineaţă, i-a trimis o telegramă tatălui său: „M-am salvat, îl caut pe Cliff”.[723] S-a dus la una dintre morgi. „Aşezate în rânduri, de la un capăt la altul al încăperii, pe ambele părţi, erau corpuri învelite şi

înfăşurate în cearşafuri," – a scris el – „şi un mare număr de oameni aflaţi în diferite stări de mâhnire şi îndurerare mergeau pe la fiecare cadavru, dând la o parte cearşaful, ca să verifice dacă puteau identifica persoane dragi, care nu fuseseră găsite încă."

Morton şi-a croit şi el drum, ridicând cearşafuri. Tocmai când era pe punctul de a mai ridica unul, a văzut mâna unui alt căutător, întinzându-se către acelaşi cearşaf. Şi-a întors privirea şi l-a văzut pe fratele său. Reacţia lor a fost cât se poate de calmă: „Hai noroc, Cliff, mă bucur să te văd", a zis Leslie. „Bucuros mai sunt să te văd, Gert", a zis Cliff. „Cred că e cazul să bem ceva pentru asta!"

Din fericire, tatăl lor nu fusese nevoit să petreacă prea mult timp făcându-şi griji. Primise telegrame de la ambii săi băieţi, fiecare dintre ei spunându-i că-l căuta pe celălalt. Ulterior, Leslie a aflat că telegramele sosiseră la un interval de cinci minute, „astfel că tata a ştiut acasă, înaintea noastră, că eram teferi amândoi".

În acea noapte, Leslie a băut primul său Guinness. „Nu pot să spun că m-am gândit mult la asta în acele zile, dar părea un mod foarte bun de a sărbători faptul că eram vii, că ne regăsiserăm şi că eram în Irlanda."

Navele de salvare au adus multe dintre cadavre, însă multe altele au fost recuperate din golfuleţele şi de pe plajele Irlandei, pe măsură ce marea le-a adus la ţărm. Trupul unui bărbat a fost găsit pe o plajă, ţinând strâns în braţe un fragment de barcă de salvare lung de un braţ, care mai târziu avea să ajungă în arhivele Institutului Hoover de la Universitatea Stanford, pe lemn fiind încă vizibil numele Lusitania.[724]

Consulul Frost şi-a asumat responsabilitatea de a se ocupa de morţii de naţionalitate americană. Trupurile „importante”, altfel spus, cele de la clasa întâi, au fost îmbălsămate pe cheltuiala guvernului Statelor Unite. „Exista o curioasă ştergere a distincţiilor sociale şi mentale de către moarte, şi adeseori credeam că un cadavru era important când era, de fapt, exact invers”[725], scria Frost. „Cea mai des întâlnită expresie era una de seninătate calmă, dar cu o nuanţă de confuzie sau mâhnire, ca şi cum un prieten de încredere jucase o festă, pe care victima n-o înţelesese încă.” Trupurile neimportante au fost închise în sicrie de plumb, „astfel încât să poată fi returnate în America oricând s-ar fi dorit”.[726]

Compania Cunard a depus mari eforturi ca să numere, să fotografieze şi să catalogheze trupurile recuperate. Corpul numărul 1[727] era cel al Catherinei Gill, o văduvă de 40 de ani; corpul numărul 91 era cel al comisarului-şef de bord McCubbin, pentru care aceasta ar fi fost ultima călătorie înainte de pensionare. Aproape toţi cei decedaţi au fost fotografiaţi în sicrie, deşi unul stătea în ceea ce părea să fie o roabă mare, iar un copil mic stătea pe o platformă improvizată. Încă îşi purtau hainele, costumele, rochiile şi bijuteriile. O mamă şi micuţa ei fiică, probabil găsite împreună, împărţeau un sicriu. Mama era întoarsă spre fiica ei; copilul stătea culcat cu un braţ întins pe pieptul mamei sale. Arătau de parcă ar fi putut să se ridice din acel sicriu şi să-şi reia viaţa. Alţii exprimau aceeaşi stare de linişte. Corpul numărul 59, un bărbat frumos, bine bărbierit, de vreo treizeci şi ceva de ani, stătea întins, bine îmbrăcat, cu cămaşă albă, vestă din tweed, cu papion cu buline şi palton de culoare închisă. Texturile hainelor erau odihnitoare; nasturii de la palton erau strălucitori, ca şi cum ar fi fost noi.

Aceste fotografii îi împing pe cei ce le văd să se gândească la ultimele momente. De exemplu, corpul numărul 165, o fată într-o rochie albă, cu partea de sus dantelată. Părul dat pe spate, gura deschisă ca şi cum ar fi ţipat, întreaga ei înfăţişare era una care inspira frică şi durere. Una dintre victime, identificată doar drept corpul numărul 109, era o femeie corpolentă, întinsă goală sub o pătură aspră, cu părul încă plin de nisip. Spre deosebire de toate celelalte corpuri din această colecţie de fotografii, ochii ei erau strâns închişi. Avea obrajii umflaţi, buzele lipite strâns. Arăta ciudat, ca şi cum încă şi-ar fi ţinut respiraţia.

Cea mai tulburătoare imagine era cea a corpului numărul 156, o fată de aproximativ trei ani, un pic bucălată, cu păr creţ blond, purtând un pulover cu mâneci prea lungi. Tulburătoare era expresia copilei. Arăta speriată. Cineva îi pusese flori pe piept şi pe lângă ea. Dar ea părea imposibil de liniştit. Stătea întinsă pe o placă de lemn, lângă ceea ce părea să fie o vestă de salvare. Avea o expresie de furie pură.

Consulului Frost i-a fost greu să-şi alunge din gând imaginea tuturor acelor copii înecaţi. Avea el însuşi o fată de vârstă fragedă. „La câteva săptămâni după dezastru, într-o noapte, la mine acasă, m-am dus într-un dormitor cu un chibrit aprins şi am dat în mod neaşteptat peste silueta propriei mele fetiţe care dormea”, a scris el. Pentru o clipă, mintea i s-a întors brusc la imaginile pe care le văzuse în acele morgi. „Vă dau cuvântul meu de onoare că am sărit înapoi de parcă aş fi dat peste un şarpe.”[728]

Căutarea cadavrelor purtate încă de curent a continuat până în iunie, când compania Cunard i-a sugerat lui Frost că sosise timpul să pună capăt efortului. El a fost de acord.

Căutarea a fost suspendată pe 4 iunie, dar cadavrele au continuat să fie aduse la ţărm pe parcursul unei mari părţi a verii. Cu cât un cadavru era recuperat mai târziu, cu atât mai mare era numărul care i se atribuia, şi cu atât mai proastă era starea în care se găsea. Doi bărbaţi au fost aduşi de apă la mal, în comitatul Kerry, pe 14 şi 15 iulie, la o distanţă de vreo 200 de mile marine de locul unde se afla epava. Unul dintre ei purta haine de cleric şi avea „dinţi perfecţi", potrivit unui raport referitor la găsirea trupului, în care se specifica: „Mare parte din corp e putrezită"[729]. Cel de-al doilea nu avea cap, braţe, sau picioare, ci, asemenea unei creaturi marine cu tentacule, târa în urma lui un set complet de îmbrăcăminte – pantaloni din serj albastru, cămaşă din flanelă în dungi albe şi negre, maiou de lână, chiloţi, bretele, o curea şi un breloc cu şapte chei. Ca să încurajeze raportarea noilor cazuri de cadavre aduse la mal, compania Cunard a oferit o răsplată de o liră. Frost a oferit o liră în plus oricui recupera un cadavru despre care se dovedea că era al unui cetăţean american.[730]

Pe 11 iulie 1915, a fost adus la mal, la Stradbally, în Irlanda, un american. Iniţial, autorităţile au crezut că era o victimă a atacului împotriva Lusitaniei şi l-au identificat drept corpul numărul 248. Dar nu fusese pasager pe Lusitania. Numele lui era Leon C. Thrasher[731], americanul care dispăruse pe 28 martie, atunci când vasul Falaba fusese torpilat şi scufundat. Stătuse în apă 106 zile.

Oamenii care descopereau rămăşiţe omeneşti le tratau cu mult respect şi în ciuda stării lor adeseori groteşti. Aşa au stat lucrurile, atunci când corpul unui bărbat de vârstă mijlocie a fost găsit, pe 17 iulie, la 71 de zile după catastrofă, în peninsula Dingle din Irlanda.[732] Curenţii şi vânturile îl purtaseră într-o lungă plutire în jurul falezei

sud-vestice a Irlandei, înainte de a-l depune în golful Brandon, la o distanţă de aproximativ 250 de mile marine de Queenstown. Corpul său a fost descoperit de un cetăţean care locuia în zona respectivă şi care a înştiinţat Poliţia Regală Irlandeză de la Castlegregory, aflată la 10 kilometri către est. Un sergent, J. Regan, a plecat de îndată pe bicicletă, însoţit de un poliţist; cei doi au ajuns curând la faţa locului, pe o plajă pustie, dar încântătoare. Aici au găsit puţinul rămas din ceea ce era, după toate aparenţele, un cadavru de bărbat. Era evident că omul provenea de pe Lusitania. O parte dintr-o vestă de salvare era încă ataşată de corp şi o altă parte, cu inscripţia Lusitania, se afla în apropiere.

Puţine dubii existau cu privire la identitatea lui. Când ofiţerii s-au uitat prin ceea ce rămăsese din hainele sale, au găsit un ceas, cu iniţialele V.O.E.S. imprimate pe carcasă, un cuţit cu inscripţia „Victor E. Shields” şi o scrisoare adresată „Dlui Victor Shields, la bordul vaporului Lusitania”. Scrisoarea era datată 30 aprilie 1915, ziua anterioară plecării vasului de la New York. Într-un buzunar, ofiţerii au descoperit o copie a unui program de divertisment de pe vas. Documentele erau îmbibate de apă. Ofiţerii le-au pus la soare, ca să se usuce.

Sergentul Regan a observat că fluxul înainta rapid, „aşa c-am trimis după un cearşaf, am pus cadavrul pe el şi l-am îndepărtat de maree, ducându-l într-un loc sigur”. Apoi a mers pe bicicletă până la un oficiu telegrafic şi i-a telegrafiat medicului legist din localitate, care a răspuns că nu era nevoie de nici o anchetă. Poliţia a comandat un sicriu de plumb îmbrăcat în lemn şi, până seara, Shields a fost înfăşurat într-un veşmânt de molton şi aşezat în coşciug. Antreprenorul de pompe funebre a dus coşciugul într-o casă privată, unde a rămas până a doua zi, când

poliţia l-a îngropat într-un cimitir din apropiere. „Poliţiştii au făcut tot ce se putea face”, i-a scris sergentul Regan, într-o scrisoare, consulului Frost; „de fapt, n-ar fi putut face mai mult nici pentru un membru al familiei lor, iar eu, în numele poliţiei, îi prezint sincerele noastre condoleanţe doamnei Shields, îndurerată de pierderea suferită.”

Pentru familiile copleşite de durere, care refuzau să creadă ce se întâmplase, era important să ştie cu precizie cum le muriseră cei dragi, dacă moartea fusese provocată de înecare, de expunere la temperaturi scăzute sau de traumă fizică. Sub acest aspect, familia Shields a adoptat o atitudine extremă şi a cerut deshumarea corpului. Voia o autopsie. Aceasta era mai uşor de solicitat, decât de obţinut. „N-are rost să mai spun,” – scria Frost – „s-a dovedit practic imposibil să găsesc un doctor cu experienţă şi înaltă reputaţie, care să disece rămăşiţele la 75 de zile după deces.”[733] Frost a reuşit să găsească, totuşi, doi doctori mai tineri, dispuşi să se ocupe de acest lucru. Natura demersului a fost înfăţişată în mod clar în raportul unuia dintre medici, dr. John Higgins, chirurg rezident, care opera la spitalul de nord din Cork.

Autopsia a început pe 23 iulie, la ora 14:30, la sediul unui antreprenor de pompe funebre; cel de-al doilea doctor avea să facă o altă autopsie în ziua următoare. Un instalator a deschis acum sicriul de plumb, în care se afla Victor Shields şi, curând, mirosului de plumb încălzit i s-a alăturat un alt tip de miros. Consulul Frost a fost prezent la această operaţiune, însă Higgins a notat că, la un moment dat, cam pe la jumătatea autopsiei, a plecat, „fiind chemat”.

În timpul vieţii, potrivit estimării lui Higgins, Shields cântărise în jur de 95 de kilograme, sau aproximativ 200

de livre. Corpul i se afla „într-o stare avansată de descompunere” acum, a notat Higgins. În realitate, „stare avansată de descompunere” era puţin spus. „Părţile moi ale feţei şi ale capului său erau în întregime absente, inclusiv scalpul”, a scris Higgins. „Majoritatea dinţilor lipseau, inclusiv toţi dinţii din faţă. Mâinile lipseau şi ele, la fel ca şi părţile moi ale părţii superioare a braţului drept. Pulpa piciorului drept lipsea în mare parte, la fel şi o parte din pulpa stângă. Organele genitale erau în foarte mare măsură descompuse, practic lipsind.”

Domnul Shields stătea întins pe masă şi zâmbea, dar nu într-o manieră agreabilă. „Am examinat craniul”, a scris dr. Higgins. „Pe dinafară, era doar os, neacoperit de absolut nimic, până la partea inferioară a osului occipital.” Osul occipital formează partea inferioară de dinapoi a craniului. „Am dat la o parte calota cranianã; creierul, după cum am descoperit, era prea tare descompus, pentru a fi examinat; însă membranele erau intacte.” Medicul a scos creierul şi a examinat interiorul craniului. N-a găsit nici un indiciu de fractură la baza lui ori pe canalul vertebral cervical. Acest lucru elimina ipoteza morţii provocate de căderea unor obiecte sau fragmente de navă, sau de orice traumatism cranian. N-a descoperit nici vreo fractură de-a lungul coloanei vertebrale sau leziuni la spate. Nici organele interne ale lui Shields n-au indicat ce anume îl omorâse, dar i-au permis doctorului Higgins, totuşi, să vadă ce rămăsese de la ultimul prânz mâncat de individ la bordul Lusitaniei: „Stomacul conţinea aproximativ o halbă de pastă verde semi-solidă, aparent mâncare semidigerată, însă nu conţinea apă pe lângă aceasta”.

Lipsa unei cauze clare a morţii era de natură să te lase perplex. „În opinia mea,” – a scris dr. Higgins – „nu se găseşte nici o leziune care să explice moartea. Nu există

nici o dovadă care să indice înecul; probabil că moartea i-a fost provocată de un şoc sau de expunerea la temperaturi scăzute, mai degrabă cea dintâi variantă. Dat fiind conţinutul stomacului, moartea pare să fi survenit la foarte puţine ore după ultima sa masă, posibil în două-trei ore."

După toate acestea, concluzia a fost: moarte fără cauză evidentă. Celălalt medic a ajuns la aceeaşi concluzie.

Peripateticul domn Shields a fost pus la loc în coşciugul său şi expediat în Statele Unite. Într-o scrisoare trimisă la Washington, consulul Frost a lăudat efortul depus de poliţie, după descoperirea cadavrului lui Shields: „Dacă din moştenirea lăsată de domnul Shields li se vor trimite între două şi cinci lire sergentului şi colegilor săi, ca răsplată pentru spiritul extraordinar în care s-au achitat de datoriile lor, gestul ar fi unul cât se poate de elegant şi de lăudabil."

Misterul referitor la ce anume îl omorâse pe Shields a rămas, familia fiind lăsată să se întrebe ce oroare îndurase bietul om. Aceeaşi soartă le-a fost rezervată aproape tuturor rudelor celor morţi. Nu încape îndoială că, pentru mulţi pasageri, moartea s-a produs subit, luându-i complet prin surprindere. Zecile de membri ai echipajului care erau în camera bagajelor la momentul impactului au fost ucişi instantaneu de forţa exploziei torpilei, dar exact câţi şi cine erau nu se putea şti. Unii pasageri au fost striviţi de bărcile care coborau. Unii înotători au fost loviţi de scaune, cutii, plante aflate în ghivece şi de alte obiecte şi resturi care au căzut de pe punţile aflate foarte sus deasupra lor. Şi, apoi, au fost pasagerii cei mai ghinionişti, care-şi puseseră incorect pe ei vestele de salvare şi s-au trezit plutind cu capetele scufundate, cu picioarele în sus, ca într-un fel de comedie grotescă.

Putem doar să ne imaginăm ultimele minute ale soţilor Crompton şi ale copiilor lor. Cum salvezi un singur copil, ca să nu mai vorbim de şase copii, mai ales atunci când unul dintre ei este bebeluş, iar unul are şase ani? Nu a supravieţuit nici unul dintre membrii familiei Crompton. Cinci dintre copii n-au mai fost găsiţi niciodată. Bebeluşul, domnişorul Peter Romilly Crompton, care avea în jur de nouă luni, a fost corpul numărul 214.

Preşedintele companiei Cunard, Booth, cunoştea bine familia. „Pierderea mea personală este foarte mare”[734], spunea el într-o scrisoare din 8 mai, adresată directorului de la New York al companiei, Charles Sumner. „Suntem cu toţii uniţi de sentimentele noastre privitoare la teribilul dezastru al Lusitaniei, şi încercarea de a le exprima în scris este lipsită de orice sorţi de izbândă.” Sumner i-a răspuns la scrisoare, afirmând că „amărăciunea” provocată de pierderea navei şi a atâtor pasageri „nu poate fi exprimată în cuvinte”[735].

Numeroasele corpuri neidentificate din cele trei morgi i-au pus pe reprezentanţii companiei Cunard într-o încurcătură neplăcută – una care trebuia să fie abordată rapid. Cadavrele – în jur de 140 – începuseră să se descompună, într-un ritm accelerat de vremea caldă de primăvară. Compania a luat decizia să se facă o înmormântare în masă. Fiecare corp avea să aibă propriul sicriu; mamele şi copiii aveau să împartă unul; dar toţi aceşti oameni urmau să fie îngropaţi împreună în trei gropi separate, identificate prin literele A, B şi C, în Cimitirul Bisericii Vechi, aflat pe coasta unui deal din afara oraşului Queenstown.

Data înmormântării a fost stabilită pentru ziua de luni, 10 mai. De-a lungul întregii zile anterioare şi în cursul întregii

nopţi, soldaţii au săpat mormintele şi antreprenorii de pompe funebre au aşezat corpurile în sicrie, lăsând capacele deschise cât de mult timp cu putinţă, ca să încurajeze identificările de ultim moment. Din cauza lipsei de vehicule, sicriele au fost transportate în ture, care au început devreme, în dimineaţa zilei de luni, însă trei sicrie au fost reţinute pentru procesiunea funerară, care trebuia să înceapă după-amiază.

Trenurile au adus persoane îndoliate şi curioşi. Magazinele au închis în ziua respectivă, negustorii trăgând storurile şi închizând obloanele. Căpitanii de nave au ordonat să se arboreze drapelele în bernă. Pe măsură ce procesiunea avansa prin Queenstown, o orchestră militară cânta Marşul funebru al lui Chopin. Cortegiul era condus de preoţi, printre care şi părintele Cowley Clark din Londra, el însuşi un supravieţuitor al dezastrului. În urma lor, veneau soldaţi şi persoane îndoliate. Consulul Statelor Unite ale Americii, Frost, mergea şi el alături de cortegiu. Soldaţi şi cetăţeni s-au aliniat de-a lungul întregului traseu, stând cu capetele descoperite, în semn de respect. Drumul urmat de cortegiu trecea printre dealuri de un verde plin de viaţă, presărate cu flori sălbatice şi crestate, ici şi colo, de galbenul strident al grozamelor înflorite. Cerul era senin şi fără nori, iar, în portul din zare, vasele se cufundau şi se înclinau în bătaia unei brize uşoare: „un tablou al păcii," – scria un reporter – „care nu făcea prin nimic aluzie la recenta tragedie"[736].

Procesiunea care purta cele trei sicrie a ajuns la cimitir în jurul orei trei şi s-a oprit la marginea mormintelor. Numeroasele alte sicrie, care arătau toate ca nişte diamante alungite din lemn de ulm, fuseseră aşezate frumos în morminte şi aranjate pe două straturi, numerele corpurilor şi aşezarea fiecăruia fiind corelate cu grijă,

pentru ca, în cazul în care fotografiile şi listele cu bunuri personale catalogate de compania Cunard conduceau la identificări ulterioare, familiile să ştie, cel puţin, unde anume se aflau cei dragi lor.

Când cele trei sicrie au fost coborâte în morminte, mulţimea a cântat Abide with Me. Au urmat focurile de armă, trase de o gardă ceremonială, şi un pluton de gornişti a cântat The Last Post, echivalentul militar britanic al semnalului de stingere. Soldaţii s-au strâns şi au început să umple mormintele. O fotografie înfăţişează un şir de băieţei, stând pe movila formată din pământ excavat şi privind cu foarte mare interes cum soldaţii de sub ei umplu şanţurile dintre sicrie.

A fost minunat, şi solemn, şi profund mişcător, însă această înmormântare în masă le-a impus un cost psihic rudelor care au aflat, cu întârziere, că rudele lor fuseseră îngropate acolo. Din numărătoarea finală a companiei Cunard, a reieşit că, dintre acei morţi anonimi, circa jumătate au fost identificaţi mai târziu, pe baza obiectelor personale şi a fotografiilor. Pentru unele familii, ideea că rudele lor odihneau singure în acel pământ îndepărtat a fost prea greu de suportat. Familia Elizabethei A. Seccombe, o femeie de 38 de ani din Petersborough, New Hampshire, i-a solicitat consulului Frost ajutorul pentru recuperarea acesteia şi aducerea ei acasă.[737] Era fiica unui căpitan al companiei Cunard, care murise cu câţiva ani în urmă. Corpul ei avea numărul 164, şi fusese îngropat în ziua de 14 mai în mormântul B, pe rândul al şaselea, stratul superior.

Frost a făcut ce a putut. A susţinut că aşezarea femeii Seccombe în mormânt făcea ca sicriul ei să fie deosebit de uşor de localizat. Deşi foarte zgârcit, când venea vorba de

fonduri ale Statelor Unite, a mers până acolo încât a oferit 100 de lire care să acopere costurile.

Guvernul britanic era dispus să accepte, însă consiliul local a spus nu, şi decizia sa a precumpănit. În parte, consiliul a fost influenţat de superstiţii locale – Frost le-a numit „prejudecăţi religioase” –, dar, întâi de toate, n-a vrut să stabilească un precedent. Cel puţin alte 20 de familii căutaseră să-i deshumeze pe cei dragi şi fuseseră refuzate. „Pentru mine”, a scris Frost, poziţia consiliului „este incomprehensibilă”.

De departe cea mai mare povară a fost purtată de rudele numeroşilor pasageri şi membri ai echipajului, ale căror trupuri nu au fost găsite niciodată. Dintre cei 791 de pasageri desemnaţi de compania Cunard ca dispăruţi[738], doar 173 de cadavre, sau 22%, au fost, în cele din urmă, recuperate, rămânând 618 suflete a căror situaţie nu era cunoscută. În rândurile echipajului, procentajul stătea încă şi mai rău, fapt provocat, fără îndoială, de numeroasele decese survenite în camera bagajelor, atunci când torpila explodase.

Alice şi Elbert Hubbard n-au fost găsiţi niciodată; nici pasagerul din Kansas City, Theodore Naish, n-a fost găsit. La Queenstown, soţia sa, Belle, a locuit, o vreme, cu tânărul Robert Kay, care se vindeca de pojar şi-şi aştepta bunicul să vină să-l ia. Joseph Frankum, care se cuibărise împreună cu familia sa într-o barcă nelansată în ultimele momente ale Lusitaniei, a supravieţuit, la fel ca unul dintre fiii lui, dar soţia, fetiţa şi fiul său de patru ani au dispărut. Nellie Huston n-a mai apucat să expedieze prin poştă acea scrisoare fermecătoare, asemănătoare cu un jurnal, în care mărturisea că mărimea posteriorului său îi îngreuna accesul în cuşetă. Scrisoarea a fost găsită într-o poşetă

care plutea pe mare. Cei trei membri ai familiei Luck – Charlotte, de 34 de ani, şi cei doi tineri fii ai ei – au dispărut, de asemenea. Alfred Vanderbilt n-a fost găsit niciodată, în ciuda unei recompense de 5 000 de dolari – o avere –, oferită de familia Vanderbilt. Prietenul şi colegul de traversare al lui Charles Lauriat, Lothrop Withington, dispăruse şi el.

Absenţa atâtor cadavre a ridicat întrebări tulburătoare pentru familii. Se aflau cei dragi acum printre cadavrele anonime îngropate la Queenstown? Erau închişi undeva în cocă, din cauza faptului că, în mod neinspirat, se repeziseră în ultimul minut să recupereze vreun obiect personal? Cavalerismul sau laşitatea le pusese capăt zilelor? Sau avuseseră parte de o soartă precum cea a unei femei neidentificate, al cărei trup se oprise pe insula Straw, în largul oraşului Galway, unde fusese găsit de paznicul farului de pe insulă? Moarta purta o vestă de salvare Boddy corect pusă şi fusese dusă de valuri, de una singură, timp de 36 de zile.

Mamele care-şi pierduseră copiii au fost puse în situaţia de a-şi imagina pentru totdeauna ultimele lor momente sau de a se întreba dacă nu cumva, în mod miraculos, copilaşii lor fuseseră, de fapt, salvaţi şi se aflau acum în grija altcuiva. Norah Bretherton, femeia din Los Angeles care i-o dăduse pe Betty a ei unui străin, a fost scutită de acest tip de frământare. Betty era corpul numărul 156. Mama ei a înmormântat-o în cimitirul Mănăstirii Ursulinelor din Cork. Fiul Norei supravieţuise.

Pe familiile aflate acasă, care aşteptau veşti, absenţa unui trup le-a lăsat suspendate undeva între speranţă şi durere. O mamă a încercat să afle cât mai multe cu putinţă despre băiatul ei dispărut, Preston Prichard. A fost ajutată de fiul

ei în viaţă, Mostyn, care s-a dus la Queenstown ca să verifice în morgi. „Este plin aici de făpturi nenorocite ca şi noi”, a scris el. Nu a reuşit cu nici un chip să dea de urma fratelui său. „Sunt complet derutat cu privire la ce anume trebuie să fac de aici înainte.”[739]

Doamna Prichard le-a scris câtorva zeci de supravieţuitori şi, pe baza informaţiilor pe care le-a primit, le-a mai scris altor câteva zeci. A trimis o poză a lui Preston şi o descriere detaliată. Printre cei pe care i-a contactat s-a numărat şi Grace French, colega de masă a lui Prichard, care i-a spus doamnei Prichard că socotea că ea era ultima persoană de pe navă care vorbise cu el. Într-o scrisoare dintr-o serie de mai multe, Grace French i-a spus doamnei Prichard că se gândea adeseori la fiul ei şi la plimbarea lor întreruptă, pe care o făcuseră împreună cu scopul de a o găsi pe sosia ei de la bordul vasului. French a scris: „Îi văd chipul foarte clar în mintea mea, foarte bronzat şi foarte plin de viaţă şi de ambiţie”[740].

Numeroasele răspunsuri au furnizat o vie perspectivă asupra traversării şi asupra încercărilor şi a necazurilor din ultima zi. Cei care au scris şi-au amintit de apariţii trecătoare ale lui Prichard, şi-au amintit mai ales de sociabilitatea şi de popularitatea lui, şi au prezentat propriile lor istorisiri. În general, însă, supravieţuitorii au încercat să ofere puţină consolare, în ciuda faptului că-l văzuseră pe Prichard pentru o clipă numai sau chiar deloc. Au încredinţat-o pe doamna Prichard că, dat fiind curajul său, fiul ei ajutase, mai mult ca sigur, femei şi copii până în ultimul moment.

Theodate Pope, veşnic devotată credinţelor ei spiritualiste, i-a scris doamnei Prichard pe 4 februarie 1916. „Te implor să nu stăruieşti cu gândul la ce va fi devenit partea fizică a

băiatului pe care-l iubeşti”, a insistat ea. „Nu poţi să-ţi aduci aminte constant de faptul că, orice s-ar fi întâmplat cu trupul său, asta nu i-a afectat în nici un fel spiritul, care sigur trăieşte şi aşteaptă reunirea cu tine?”[741]

O pasageră de la clasa a doua, pe nume Ruth M. Wordsworth, din Salisbury, Anglia, a încercat să vorbească despre disparitatea dintre felul în care se petrecuseră lucrurile în realitate pe navă şi scenele de coşmar pe care şi le închipuiau familiile: „Ştiu că, probabil, sunteţi tentaţi să vă închipuiţi lucruri cât se poate de teribile; lăsaţi-mă să vă spun că, deşi a fost într-adevăr groaznic, nu a fost într-atât de teribil, pe cât, cu siguranţă, vă imaginaţi. Când lucrul acela chiar se întâmplă, Dumnezeu îi dă fiecăruia ajutorul de care are nevoie, ca să trăiască sau să moară.” A descris liniştea şi lipsa panicii în rândurile pasagerilor: „Erau calmi, mulţi dintre ei destul de veseli, şi fiecare căuta să procedeze aşa cum se cuvenea: bărbaţii uitau de ei şi aveau grijă de femei şi de copii. Nu puteau să facă prea multe, deoarece înclinarea vasului împiedica lansarea celor mai multe dintre bărci, însă făceau tot ce le stătea în putinţă şi se purtau ca nişte bărbaţi.”[742]

Dintre cei patru bărbaţi din cabina lui Preston Prichard, D-90, numai unul a supravieţuit, prietenul său Arthur Gadsden. Trupul lui Prichard nu a fost recuperat niciodată, dar, în volumul roşu care conţine acum răspunsuri frumos arhivate la scrisorile doamnei Prichard, se simte un sentiment surprinzător de viu al prezenţei sale, ca şi cum Preston s-ar mai găsi încă într-un colţişor din vederea periferică a lumii.

[721] La fel ca în privinţa multor altor detalii cu privire la Lusitania, există dezacorduri referitoare la numărul exact al pasagerilor şi al membrilor echipajului care s-au aflat la bord, numărul celor care au murit şi numărul pasagerilor care erau americani. Aici, folosesc calculul oficial al companiei Cunard. Vezi „General Analysis of Passengers and Crew” şi „Summary of Passengers’ Nationality”, ambele în RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor şi Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside.

[722] Scrisoare a lui Charles P. Sumner către Biroul Directorului General, Compania Cunard, 18 mai 1915, D42/PR13/32, în Arhivele Companiei Cunard. Numai această scrisoare oferă o descriere şocantă a proporţiilor dezastrului. Lungă de 13 pagini, scrise la un rând, ea enumeră zeci de telegrame trimise între sediul central al companiei Cunard şi biroul său de la New York.

[723] Detaliile căutării fratelui lui Leslie Morton de către acesta, inclusiv dialogul, sunt preluate din Morton, The Long Wake, pp. 112–113.

[724] Fragmentul din barca de salvare se află la Hoover Institution, Universitatea Stanford.

[725] Frost, German Submarine Warfare, pp. 226–228.

[726] Frost, German Submarine Warfare, p. 226.

[727] „Identified Remains, South Coast List” („Rămăşiţe identificate. Lista de pe Coasta de Sud”), RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor şi Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside.

[728] Frost, German Submarine Warfare, p. 228.

[729] Telegramă, 15 iulie 1915, „Cadavrul unui bărbat adus la mal”, D42/PR13/1/226–250 (Arhivele Companiei Cunard).

[730] Telegramă a lui Wesley Frost către William Jennings Bryan, 13 mai 1915, dosarul numărul 341.111L97/16 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite, College Park).

[731] Telegramă a Consulului General al SUA, Londra, către William Jennings Bryan, 7 aprilie 1915, Foreign Relations. Thrasher este identificat, uneori, în relatări mai noi, drept Tresher. Am ales să folosesc varianta Thrasher pentru că este folosită în corespondenţa diplomatică oficială a SUA, inclusă în seria Foreign Relations.

[732] Scrisoare a sergentului J. Regan către Consulul General al SUA Wesley Frost, 20 august 1915, dosarul numărul 341.111L97/105 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite, College Park).

[733] Detalii privind autopsia lui Shields pot fi găsite în scrisoare a lui Wesley Frost către Secretarul de Stat al SUA, 27 iulie 1915 şi în anexa „Autopsia rămăşiţelor lui Victor E. Shields”, dosarul numărul 341.111L97/87 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite, College Park).

[734] Scrisoare a lui Alfred A. Booth către Charles P. Sumner, 8 mai 1915, D42/C1/1/66, Partea 2 din 4 (Arhivele Companiei Cunard).

[735] Scrisoare a lui Charles P. Sumner către Alfred A. Booth, 14 mai 1915, D42/C1/1/66, Partea 2 din 4 (Arhivele Companiei Cunard).

[736] The Washington Times, 10 mai 1915.

[737] „Identified Remains”, RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor şi Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside; scrisoare a lui Wesley Frost către Secretarul de Stat al Statelor Unite, 17 septembrie 1915, dosarul numărul 341.111L97/123–124 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[738] Am calculat această cifră pe baza datelor oferite în RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor şi Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside.

[739] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 297.

[740] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 10 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[741] Scrisoare a Theodatei Pope către doamna Prichard, 4 februarie 1916 (arhiva personală Prichard).

[742] Scrisoare a lui Ruth M. Wordsworth către doamna Prichard, 9 iulie 1915 (arhiva personală Prichard).

V

Marea secretelor

LONDRA: VINOVĂŢIE

Ce s-a întâmplat ulterior a reprezentat o surpriză pentru căpitanul Turner. Deşi cauza dezastrului era evidentă – un act de război –, Amiralitatea a dat imediat vina pe el.

Oricine avea acces la mesajele interne, sau „minutele”, schimbate între birourile oficialităţilor de vârf ale Amiralităţii în săptămâna de după dezastru, n-ar fi putut avea nici o îndoială cu privire la zelul cu care respectiva instituţie a încercat să fabrice un dosar împotriva lui Turner. Într-una dintre aceste minute, Churchill însuşi a scris: „Ar trebui să începem urmărirea împotriva căpitanului fără alte verificări”[743].

Cu toate acestea, înainte ca demersul să poată începe, judecătorul de instrucţie din Kinsale, Irlanda, John J. Horgan, a iniţiat o anchetă pe cont propriu, spre marea nemulţumire a Amiralităţii. Horgan a susţinut că responsabilitatea îi revenea, cinci dintre cei decedaţi de pe Lusitania fiind aduşi la ţărm în districtul său. Ancheta a început în ziua de după scufundare, sâmbătă, 8 mai. Horgan l-a chemat pe Turner ca martor şi, după ce i-a auzit mărturia, l-a lăudat pe căpitan pentru curajul de care dăduse dovadă, rămânând pe navă până în ultimul moment. În replică, Turner a început să plângă. Într-un memoriu de mai târziu, Horgan l-a numit pe căpitan „un om curajos, dar lipsit de noroc”[744].

Luni, 10 mai, judecătorul de instrucţie şi-a pronunţat sentinţa: ofiţerii şi echipajul submarinului şi împăratul Germaniei comiseseră un „omor în masă deliberat”[745].

O jumătate de oră mai târziu, a sosit un mesaj de la Amiralitate, prin care i se ordona lui Horgan să nu-i îngăduie lui Turner să depună mărturie. Horgan a scris: „Intervenţia acestei măreţe instituţii a fost, însă, la fel de tardivă cu această ocazie, pe cât a fost atunci când s-a pus problema protejării Lusitaniei de atac”[746].

Amiralitatea s-a dovedit cu mult mai promptă în conturarea strategiei sale de plasare a responsabilităţii asupra lui Turner. A doua zi după dezastru, Richard Webb, director al Diviziei Comerciale a Amiralităţii, a distribuit un memorandum de două pagini, având pe el ştampila „Secret”, în care-l acuza pe Turner de faptul că ignorase instrucţiunile Amiralităţii, care-i cereau să se deplaseze în zigzag şi „să păstreze o distanţă mare faţă de promontoriile avansate”. În schimb, a scris Webb, Turner „a înaintat pe ruta comercială obişnuită, cu o viteză de aproximativ trei sferturi din cea la care putea să ajungă vasul său. Ca atare, şi-a menţinut preţiosul vas, pentru o perioadă inutilă, în zona unde era cel mai expus atacului, favorizând dezastrul.”[747]

Webb a solicitat în mod oficial o investigaţie din partea Comisiei Britanice pentru Naufragii, aflată sub conducerea lordului Mersey, care condusese anchete referitoare la pierderile multor nave, inclusiv a Titanicului şi a Împărătesei Irlandei.

Miercuri, 12 mai, Webb şi-a intensificat atacul la adresa căpitanului Turner. Într-un nou memorandum, el a scris că Turner „pare să fi dat dovadă de o neglijenţă aproape de neconceput, astfel încât eşti obligat să tragi concluzia că ori este pe deplin incompetent, ori este vândut germanilor”[748]. Pe marginea din stânga a paginii, Fisher, şeful Statului-Major al Forţelor Navale, a notat cu scrisul său de mână furtunos: „Sper că imediat după anchetă, căpitanul Turner va fi arestat, indiferent care va fi verdictul”.

Amiralitatea a luat măsura fără precedent de a insista ca părţi-cheie ale anchetei, în special interogarea lui Turner, să aibă loc în secret.

Consulul Statelor Unite, Frost, a simţit de la bun început că Amiralitatea se înverşunase împotriva lui Turner. Duminică, 9 mai, Frost i-a făcut o vizită amiralului Coke, ofiţerul naval superior de la Queenstown, însoţit de doi ataşaţi militari ai Statelor Unite, care tocmai sosiseră de la Londra, ca să ajute la organizarea repatrierii americanilor decedaţi.

Amiralul Coke l-a criticat în mod făţiş pe Turner pentru că navigase prea aproape de ţărm şi prea încet şi a citit cu voce tare avertismentele care-i fuseseră transmise Lusitaniei vineri. Dar consulul Frost a fost surprins de cât de puţine detalii conţineau aceste mesaje. „Doar simple informaţii", va nota el mai târziu. „Nici o instrucţiune sau interpretare. Este adevărat că Turner ar fi trebuit să se menţină la o distanţă mai mare de ţărm; dar, aşa cum vedeam eu lucrurile, părea că Amiralitatea în nici un caz nu-şi făcuse pe deplin datoria faţă de el."[749]

Unul dintre ataşaţii americani, căpitanul W.A. Castle, a scris propria-i relatare a întâlnirii şi a notat că un subiect anume lipsea în mod frapant din conversaţie: „Am fost izbit de faptul că amiralul, deşi părea dornic să îndreptăţească Amiralitatea în privinţa măsurilor de protecţie luate de aceasta, nu a menţionat prezenţa vreunui distrugător sau a altor vase ale Marinei"[750]. Castle a adăugat că, în timpul călătoriei sale cu trenul înapoi către Londra, discutase subiectul cu un alt pasager, un locotenent al Marinei Regale, „care a vorbit cât se poate de deschis, deşi bănuiesc, bineînţeles, că în mod confidenţial, şi a spus că nici el, nici camarazii săi ofiţeri nu puteau înţelege de ce atât de multe torpiloare de tip vechi, care puteau să ajungă la 25 de noduri pe oră fără

dificultate şi care ar fi fost exact ceea ce trebuia pentru protejarea unui vapor, erau lăsate la diferite cheiuri, în loc să fie folosite în acest scop, şi a spus că, dacă s-ar fi pus unul dintre acestea la tribord, altul la babord, şi altul în faţa Lusitaniei, aceasta n-ar fi putut fi torpilată”.

Nu este uşor de explicat de ce anume Amiralitatea căuta să dea vina pe Turner, dat fiind că identificarea Germaniei ca unic făptaş ar fi contribuit mult mai mult la generarea unei simpatii globale faţă de Marea Britanie şi ar fi cimentat animozitatea faţă de kaiser. Cu toate acestea, învinovăţindu-l pe Turner, Amiralitatea spera să abată atenţia de la propriul eşec de a proteja Lusitania. (Interpelat în această chestiune în Camera Comunelor, pe 10 mai 1915, Churchill a răspuns, într-un mod mai degrabă nepăsător: „Traficul comercial trebuie să-şi poarte singur de grijă”[751].) Însă erau şi alte secrete care se cereau protejate, nu doar de investigaţiile domestice, dar şi de observatorii germani – şi anume, faptul că Amiralitatea, prin intermediul Camerei 40, ştiuse atât de multe despre deplasările submarinului U-20 dinainte de atac. Un mod de a proteja respectivele secrete consta în îndreptarea atenţiei în altă parte.

Amiralitatea a găsit motive în plus de a proceda astfel, atunci când, pe 12 mai, staţii radio din cadrul reţelei de ascultare britanice au interceptat o serie de mesaje de la submarinul U-20 care, la momentul respectiv, se îndrepta către casă şi care-şi reluase comunicarea cu baza sa de la Emden, odată intrat în Marea Nordului. În cadrul Amiralităţii, aceste mesaje au stârnit un grad neobişnuit de atenţie. Camera 40 le-a solicitat tuturor staţiilor care le interceptaseră să confirme că le transcriseseră corect şi să furnizeze copii semnate, cu autenticitatea garantată.

În primul mesaj din această serie, Schwieger raporta: „Am scufundat, în largul coastelor sudice ale Irlandei un velier, două vase cu aburi şi LUSITANIA. Mă îndrept către zona de vărsare a fluviului Ems.”[752]

Amiralitatea a primit mesajul la ora 9:49 dimineaţa; copia decriptată a fost catalogată „Strict Secret”. Acest mesaj confirma că vinovatul fusese, într-adevăr, submarinul U-20, pe care Camera 40 îl urmărea din ziua de 30 aprilie.

În acea după-amiază, Camera 40 a primit un răspuns trimis lui Schwieger de către comandantul Flotei Germaniei, care fusese interceptat şi în care scria: „Cea mai înaltă apreciere din partea mea, faţă de comandant şi echipaj, pentru succesul pe care l-au obţinut. Sunt mândru de reuşita lor şi le urez să revină cu bine.”[753]

Apoi a venit un al treilea mesaj, trimis de Schwieger către baza lui. După ce detalia latitudinea şi longitudinea poziţiei unde avusese loc atacul său împotriva Lusitaniei, Schwieger nota că scufundase nava „cu o singură torpilă”[754].

Această afirmaţie a reprezentat o surpriză. Deja, la momentul respectiv, opinia predominantă, în presa mondială, era că Lusitania fusese scufundată de două torpile şi că acestea explicau cele două explozii majore pe care le raportaseră pasagerii. Însă, acum, experţii din Camera 40 ştiau, fără dubiu, că Schwieger trăsese o singură torpilă.

Iar faptul cu pricina, evident, ridica întrebări delicate: Cum era posibil ca o singură torpilă să scufunde o navă de dimensiunile Lusitaniei? Şi, dacă nu existase o a doua torpilă, ce anume provocase cea de-a doua explozie?

De asemenea, cei din Camera 40 şi-au dat seama că mesajul lui Schwieger trebuia să rămână secret cu orice preţ, căci tocmai acest tip de informaţie de detaliu ar fi putut să dezvăluie Germaniei existenţa Camerei 40.

Până să înceapă ancheta lui Mersey, pe 15 iunie 1915, guvernul britanic trecuse printr-una dintre tulburările sale periodice, ca urmare a controversei referitoare la penuria de proiectile de pe Frontul de Vest şi la eşecul planului lui Churchill de a forţa Dardanelele, eşec foarte costisitor în termeni de nave şi vieţi omeneşti. Amiralitatea era condusă de oameni noi. Fisher demisionase, iar Churchill fusese dat afară. Însă, în urma tuturor acestor schimbări, campania împotriva căpitanului Turner nu s-a potolit deloc.

După mărturia publică preliminară depusă de câţiva martori, inclusiv de Turner, care şi-a descris pe scurt experienţa trăită în timpul dezastrului, lordul Mersey a convocat prima dintre şedinţele secrete şi l-a chemat din nou pe căpitan în boxa martorilor. Principalul acuzator public al Amiralităţii, procurorul-general sir Edward Carson, l-a interogat la modul cel mai dur, ca şi cum, în acea şedinţă, se judeca un proces de crimă cu Turner pe post de suspect principal. Era clar: Carson spera să demonstreze că Turner ignorase directivele Amiralităţii, în special instrucţiunile acesteia de a se menţine, în deplasarea sa, pe mijlocul canalului.

Turner a declarat că, potrivit standardelor sale, se afla pe mijlocul canalului.[755] În circumstanţe obişnuite, a spus el, trecea de Capul Vechi din Kinsale la o distanţă nu mai mare de o milă marină. Într-adevăr, o fotografie a Lusitaniei înfăţişează nava deplasându-se, cu ajutorul motorului cu aburi, cu viteză maximă şi trecând de Capul

Vechi la o distanţă ce reprezintă echivalentul maritim a doi paşi. La momentul atacului, după estimarea lui Turner, Lusitania se aflase la 12 mile marine distanţă, poate chiar la 15. (Peste ani, un scufundător avea să identifice cu precizie amplasamentul epavei, la o distanţă de 12 mile marine de Capul Kinsale.)

Carson l-a sâcâit, de asemenea, pe Turner cu întrebarea despre motivul pentru care Lusitania se deplasa doar cu 18 noduri atunci când fusese torpilată şi a pus sub semnul întrebării înţelepciunea planului acestuia de a reduce viteza, ca să ajungă la Bancul Mersey, în largul portului Liverpool, la un anume moment în care ar fi putut să navigheze către port fără să se oprească. Carson a susţinut că, dacă Turner s-ar fi deplasat în zigzag şi cu viteză maximă, ar fi putut să eludeze submarinul şi, din cauza timpului consumat cu schimbările frecvente de curs, tot ar fi ajuns la banc la timpul potrivit. Carson a trecut cu vederea faptul că, deşi Turner nu se deplasase în mod deliberat în zigzag, cele câteva schimbări de curs ale sale din acea dimineaţă, făcute cu scopul de a realiza orientarea în patru puncte, chiar descriseseră o traiectorie zigzagată, rezultatul fiind unul fatal: ultimul viraj la tribord îl aşezase direct în calea submarinului U-20.[756]

Avocatul lui Turner, Butler Aspinall, principalul expert al Marii Britanii în materie de drept maritim, a făcut tot ce i-a stat în putinţă pentru a prelucra povestea lui Turner, astfel încât ea să devină o relatare coerentă a ultimei dimineţi a Lusitaniei şi să câştige pentru clientul său înţelegerea lordului Mersey. „Ce vreau să spun este că avem avantajul foarte mare de a şti acum atât de multe lucruri care lui îi erau necunoscute atunci”, a spus Aspinall. „Discutăm problema la rece, având posibilitatea să ne uităm la hărţi, iar căpitanul n-a avut posibilitatea de a aborda problema

în aceleaşi circumstanţe în care ne ocupăm noi acum de ea.”[757]

În total, lordul Mersey a ascultat mărturiile a 36 de martori – pasageri, membri ai echipajului şi experţi din afară. La capătul anchetei, a sfidat Amiralitatea şi l-a absolvit pe Turner de orice responsabilitate pentru pierderea Lusitaniei. În raportul său, Mersey a scris că Turner „a judecat aşa cum era mai bine. A fost judecata unui om competent şi experimentat şi, cu toate că s-ar putea ca alţii să fi acţionat diferit şi poate cu mai mult succes, nu ar trebui, în opinia mea, să fie blamat.”[758] Mersey a considerat irelevantă închiderea de către compania Cunard a celei de-a patra camere a cazanelor de pe navă. În ciuda reducerii de viteză rezultate, a scris el, „Lusitania a rămas o navă considerabil mai rapidă în deplasarea ei, decât oricare alt vapor care traversa Oceanul Atlantic”[759]. Mersey a pus întreaga vină în seama comandantului submarinului.

Fără îndoială, Turner s-a simţit uşurat, însă, potrivit fiului său, Norman, a simţit şi că fusese tratat într-un mod injust: „A fost foarte amărât de felul în care, în cadrul anchetei…, s-a căutat să se dea vina pe el pentru scufundare şi, în special, de încercarea de a-l condanga pentru cursul pe care navigase”[760]. Lordul Mersey părea să împărtăşească acest sentiment. La puţin timp după aceea, şi-a dat demisia din postul de comisar pentru naufragii, numind ancheta „o afacere al naibii de murdară”[761]. Compania Cunard l-a păstrat pe Turner pe lista sa de căpitani.

Niciodată, în cursul părţilor secrete ale şedinţei, Amiralitatea n-a divulgat ceea ce ştia despre deplasările submarinului U-20. Nici n-a dezvăluit măsurile luate pentru a proteja vasul Orion şi alte nave militare. Mai mult,

Amiralitatea n-a făcut nici un efort pentru a corecta constatarea lordului Mersey că Lusitania fusese lovită de două torpile – în ciuda faptului că se ştia, în Camera 40, cât se poate de bine că Schwieger trăsese una singură.

La fel, investigaţia nu a insistat deloc asupra motivului pentru care Lusitania nu fusese redirecţionată către acea rută mai sigură care trecea prin Canalul de Nord sau asupra motivului pentru care nu-i fusese furnizată nici un fel de escortă navală. Într-adevăr, acestea sunt marile întrebări ce rămân în urma afacerii Lusitania: de ce, date fiind toate informaţiile deţinute de Amiralitate cu privire la submarinul U-20, dată fiind disponibilitatea din trecut a Amiralităţii de a furniza escorte pentru navele care veneau sau de a le redirecţiona în aşa fel încât să fie evitate problemele, dat fiind că vaporul transporta o încărcătură vitală de muniţie pentru puşti şi proiectile de artilerie, dat fiind că informaţiile secrete obţinute de Camera 40 determinaseră urmărirea obsesivă şi protecţia vasului Orion, dat fiind că submarinul U-20 scufundase trei nave aflate în calea Lusitaniei, dată fiind vizita panicată făcută vineri dimineaţa, la biroul Amiralităţii de la Queenstown, de către Booth, preşedintele companiei Cunard, dat fiind că ruta nouă şi mai sigură prin Canalul de Nord era disponibilă, şi dat fiind că atât pasagerii, cât şi echipajul se aşteptau să aibă escortă în drumul către Liverpool, din partea Marinei Regale – date fiind toate acestea, rămâne întrebarea: de ce a fost lăsată Lusitania să se descurce de una singură cu acel ucigaş dovedit de oameni aflat drept înainte, în calea sa?

Nu se spune nimic despre acest subiect în arhivele Camerei 40, deţinute de Arhivele Naţionale ale Marii Britanii şi de Colegiul Churchill de la Cambridge. Nicăieri nu se găseşte nici măcar o urmă de consternare provocată

de ratarea unei oportunităţi foarte clare de a folosi rezultatele spionajului din Camera 40 pentru a salva peste 1 000 de vieţi.

Întrebarea l-a lăsat perplex pe cel puţin un istoric naval remarcabil, regretatul Patrick Beesly care, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, a fost el însuşi ofiţer în cadrul spionajului naval britanic. Legile Marii Britanii referitoare la confidenţialitatea informaţiilor l-au împiedicat să scrie despre acest subiect până în anii 1970 şi 1980, când a publicat mai multe cărţi, inclusiv una referitoare la Camera 40, despre care s-a spus că reprezentau un raport cvasioficial. În acea carte, el aborda controversa doar în mod tangenţial, afirmând că, dacă nu existase vreun plan deliberat de a pune Lusitania în pericol, „singura explicaţie rămasă este o gafă de neiertat”[762].

Dar, într-un interviu de mai târziu, aflat în arhivele Muzeului Imperial al Războiului de la Londra, Beesly nu a mai fost la fel de judicios. „Ca englez şi iubitor al Marinei Regale,” – a zis el – „aş prefera să atribui această greşeală neglijenţei, chiar unei neglijenţe flagrante, mai degrabă [decât] unei conspiraţii deliberate, menită să pună în pericol vasul de linie.” Însă, „pe baza volumului considerabil de informaţii care sunt disponibile acum, mă văd constrâns, cu părere de rău, să declar că, ţinând cont de toate aspectele, cea mai plauzibilă explicaţie este aceea că a existat, într-adevăr, un complot, oricât de imperfect, al cărui scop a fost să pună în pericol Lusitania, pentru ca Statele Unite să fie atrase în război”[763]. Se făcuseră atât de multe pentru Orion şi alte nave de război, a scris el, însă nimic pentru Lusitania. Beesly şi-a bătut capul cu această problemă. Indiferent cum aranja probele, revenea la conspiraţie. „Dacă această concluzie este

inacceptabilă, atunci îmi propune cineva o altă explicaţie a tuturor acestor circumstanţe foarte, foarte curioase?”

Absenţa unei escorte i-a surprins şi pe avocaţii companiei Cunard. Într-un lung memorandum confidenţial referitor la ancheta lordului Mersey, scris pentru a-l ajuta pe un avocat newyorkez să apere compania împotriva zecilor de cereri de despăgubire americane, filiala londoneză a companiei Cunard scria: „Cu privire la chestiunea escortei, sir Alfred Booth a sperat şi s-a aşteptat ca Amiralitatea să trimită distrugătoare, care să întâlnească şi să escorteze vasul. Erau distrugătoare la Queenstown şi nu s-a dat nici o explicaţie referitoare la motivul pentru care nu a existat nici o escortă, exceptând declaraţia domnului Winston Churchill, potrivit căreia era imposibil pentru Amiralitate să escorteze nave comerciale”[764]. Memorandumul a trecut sub tăcere faptul că, mai devreme în cursul aceluiaşi an, Amiralitatea chiar luase măsurile necesare pentru a escorta nave comerciale.

Era o problemă care-i tulbura şi pe pasageri, şi pe membrii echipajului, şi pe cetăţenii din Queenstown. Ofiţerul de gradul trei Albert Bestic a scris, mai târziu, că, în lumina avertismentului german de la New York şi a faptului că Amiralitatea era conştientă de noi activităţi ale submarinelor, un tip sau altul de forţă de protecţie ar fi trebuit să fie trimisă: „Chiar şi un distrugător care să fi însoţit vasul de linie din momentul în care intra în zona periculoasă ar fi minimalizat pericolul, dacă n-ar fi făcut cumva Lusitania chiar imună la un atac din care să rezulte pierderea de vieţi omeneşti”[765]. Unul dintre cei mai remarcabili căpitani ai companiei Cunard, James Bisset, care lucrase sub comanda lui Turner şi era căpitan al vasului Caronia, când acesta întâlnise Lusitania, în largul portului New York, la puţin timp după plecare, a scris într-

un memoriu: „Neglijarea furnizării de escortă navală în apele înguste, în timp ce se apropia de destinaţie, a fost cu atât mai uluitoare, cu cât nu mai puţin de 23 de nave comerciale britanice fuseseră torpilate şi scufundate de submarinele germane în preajma coastelor Marii Britanii şi ale Irlandei în cele şapte zile precedente”[766].

Legat de întrebarea dacă o escortă ar fi putut, într-adevăr, să prevină dezastrul, Turner însuşi a dat un răspuns ambiguu: „Ar fi putut,” – a zis el, în mărturia depusă în cadrul anchetei judecătorului de instrucţie de la Kinsale – „dar este una dintre acele situaţii despre care nu poţi să ştii niciodată cum ar fi evoluat. Probabil că submarinul ar fi torpilat ambele nave.”[767]

Un alt mister avea ca principal element cea de-a doua explozie din interiorul Lusitaniei. Cauza ei avea să fie dezbătută de-a lungul întregului secol care a urmat, discuţia incluzând teorii obscure despre muniţii care explodaseră şi despre o încărcătură secretă de materiale explozive. Este posibil, într-adevăr, să fi existat un depozit ascuns de material exploziv la bord, dar, dacă aşa au stat lucrurile, acesta nu a provocat a doua explozie, nici nu a contribuit la viteza cu care nava s-a scufundat. Puzderia de relatări ale supravieţuitorilor, care s-au păstrat, nu oferă descrierea tipului de cataclism intens pe care l-ar produce o astfel de explozie. La rândul ei, nici muniţia pentru puşti nu pare să fi fost răspunzătoare. Testele efectuate cu câţiva ani mai devreme stabiliseră că acel tip de muniţie nu exploda în masă, atunci când era expusă la foc, iar acest lucru făcuse ca Departamentul Comerţului şi Muncii al Statelor Unite să aprobe transportarea unor asemenea încărcături la bordul navelor de pasageri.[768]

O teorie mai plauzibilă a susţinut că, atunci când torpila a explodat, şocul a zgâlţâit atât de violent nava, încât în buncărele pentru cărbuni de acum aproape goale s-a format un nor de praf de cărbune explozibil, care apoi a luat foc.[769] Sunt dovezi că un astfel de nor chiar s-a ridicat. Un fochist, care stătuse în centrul unui compartiment de cărbuni, a relatat că auzise izbitura torpilei şi că se trezise deodată înconjurat de praf. Dar acest nor se pare că nu a luat foc, de vreme ce fochistul a supravieţuit. Şi în cazul acesta, relatările supravieţuitorilor nu descriu genul de zguduire incandescentă, pe care o astfel de aprindere ar fi produs-o. Investigaţii ulterioare ale experţilor au ajuns la concluzia că mediul în care stătea depozitat cărbunele pe navă era prea umed, în parte de la condensul de pe cocă, pentru a favoriza condiţiile ideale care ar fi fost necesare pentru detonare.[770]

Ceea ce a provocat, cel mai probabil, al doilea incident a fost ruptura uneia dintre principalele conducte de aburi, care transporta vapori sub o presiune extremă. Aceasta a fost teoria lui Turner de la bun început.[771] Se poate ca ruptura să fi fost provocată de forţa directă a exploziei iniţiale sau de apa rece de mare, care pătrunsese în Camera Cazanelor numărul 1 şi intrase în contact cu ţeava supraîncălzită sau cu accesoriile ei aflate de jur împrejur, provocând o situaţie potenţial explozivă, cunoscută sub denumirea de şoc termic. Cert este că, imediat după explozia torpilei, presiunea aburului de pe navă s-a prăbuşit. Un mecanic din camera turbinelor de la tribord, unde presiunea era, în mod normal, foarte mare, a raportat că presiunea din principala conductă scăzuse „la 22 de kilograme în câteva secunde”[772] – aproximativ un sfert din cât ar fi trebuit să fie.

În cele din urmă, atacul căpitanului Schwieger împotriva Lusitaniei a fost încununat de succes din cauza unei convergenţe norocoase de forţe. Chiar şi cea mai mică modificare a unui singur vector ar fi putut să salveze nava.

În cazul în care căpitanul Turner n-ar fi trebuit să aştepte cele două ore în plus care fuseseră necesare pentru a transfera pasagerii de pe Cameronia, probabil c-ar fi trecut de Schwieger prin ceaţă, când submarinul U-20 se afla în imersiune şi în drum către bază. De fapt, chiar şi scurta întârziere provocată de debarcarea de ultim moment a nepoatei lui Turner ar fi putut pune ulterior în pericol nava. Mai important decât atât: dacă n-ar fi fost constrâns de companie să închidă cea de-a patra cameră a cazanelor, pentru a economisi bani, Turner ar fi putut să traverseze Atlanticul cu o viteză de 25 de noduri, acoperind un plus de 110 mile marine pe zi şi s-ar fi aflat în siguranţă la Liverpool, înainte ca Schwieger să fi ajuns măcar în Marea Celtică.

Ceaţa, de asemenea, s-a dovedit un factor important. Dac-ar fi persistat măcar încă o jumătate de oră, nici unul dintre vase nu l-ar fi zărit pe celălalt, iar Schwieger şi-ar fi văzut de drum.

Apoi, mai este faptul aproape miraculos că atacul lui Schwieger chiar a fost încununat de succes. În cazul în care căpitanul Turner n-ar fi făcut acel ultim viraj la tribord, Schwieger n-ar fi avut nici o şansă de a-l prinde din urmă. Ba mai mult, acea unică torpilă chiar a funcţionat. Sfidând experienţa proprie a lui Schwieger şi rata de 60% eşecuri calculată de Marina germană, aceasta a făcut exact ceea ce trebuia să facă.

În plus, a lovit exact locul potrivit din coca Lusitaniei care a garantat dezastrul prin faptul că i-a permis apei de mare să umple buncărele longitudinale de la tribord şi să producă astfel o înclinare fatală.[773] Nimeni dintre cei familiarizaţi cu construcţia navelor şi cu dinamica torpilelor nu şi-ar fi închipuit că o singură torpilă putea scufunda o navă atât de mare precum Lusitania şi cu atât mai puţin că putea face lucrul acesta în doar 18 minute. Atacul de mai devreme al lui Schwieger împotriva navei Candidate a necesitat o torpilă şi mai multe proiectile trase de tunul său de punte; atacul său împotriva navei Centurion, care a avut loc mai târziu în aceeaşi zi, a necesitat două torpile. Şi, cu aproape exact un an mai târziu, pe 8 mai 1916, avea să aibă nevoie de trei torpile pentru a scufunda vasul de linie Cymric al companiei White Star, care s-a menţinut, chiar şi aşa, pe linia de plutire timp de 28 de ore. Toate cele trei nave erau micuţe în comparaţie cu dimensiunile Lusitaniei.

Chiar mai mult, Schwieger supraestimase viteza vaporului. Calculase 22 de noduri, când acesta, de fapt, se deplasa cu doar 18. Dac-ar fi apreciat viteza corect şi ar fi tras la momentul potrivit aşa cum reieşea din calcule, torpila ar fi lovit coca mai în spate, la mijlocul navei, existând posibilitatea să provoace astfel mai puţine efecte catastrofice şi, cu siguranţă, într-o asemenea situaţie, numeroşii membri ai echipajului ucişi pe loc în camera bagajelor ar fi supravieţuit, pentru a putea să ajute lansarea bărcilor de salvare. E posibil ca, în aceste circumstanţe, conducta cu aburi să nu fi cedat. Iar, dacă Turner ar fi fost capabil să menţină motoarele navei în funcţiune, poate c-ar fi ajuns la Queenstown, sau poate c-ar fi reuşit să pună nava pe uscat, sau poate c-ar fi profitat

chiar de extraordinara ei agilitate, pentru a întoarce şi a ataca submarinul U-20 cu pintenul etravei.

La fel de plauzibilă este şi varianta că, dacă Lusitania n-ar fi fost avariată într-un mod atât de vizibil, Schwieger ar fi revenit cu o a doua torpilă.

De fapt, singurul noroc în acea zi de vineri a fost vremea. Apa era nefiresc de liniştită, iar ziua, însorită şi caldă. Chiar şi în condiţiile unui grad de agitaţie moderat al mării, supravieţuitorii n-ar fi fost capabili să se menţină pe vâslele, şi lăzile, şi scândurile lor plutitoare, şi, probabil, bărcile de salvare supraîncărcate s-ar fi scufundat şi ele. Barca supravieţuitorului Ogden Hammond avea la bord 75 de oameni, la un moment dat; copastiile ei erau la doar două palme deasupra apei. Condiţiile meteorologice favorabile din acea zi au salvat zeci de vieţi, dacă nu chiar sute.

---

[743] Adnotare la telegrama lui Richard Webb către Cecil Spring-Rice, 11 mai 1915, „Lusitania Various Papers”, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[744] Horgan, Parnell to Pearse, p. 274.

[745] Horgan, Parnell to Pearse, p. 273.

[746] Horgan, Parnell to Pearse, p. 275.

[747] „Memorandum as to Master's Actions", 8 mai 1915, în Arhivele Amiralităţii, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[748] Telegramă a lui Richard Webb către Cecil Spring-Rice, 11 mai 1915, „Lusitania Various Papers", în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[749] Scrisoare a lui Wesley Frost către William Jennings Bryan, 11 mai 1915, Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[750] Memorandum, „Statement of Captain W.A. Castle" („Declaraţia căpitanului W.A. Castle"), 14 mai 1915, Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[751] The Independent, 24 mai 1915.

[752] Copii ale decodărilor existente, scrise de mână, pot fi găsite în arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[753] Copii ale decodărilor existente, scrise de mână, pot fi găsite în arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[754] Copii ale decodărilor existente, scrise de mână, pot fi găsite în arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[755] Mărturie a lui William Thomas Turner, 15 iunie 1915, p. 4, „Investigation".

[756] Bailey & Ryan, The Lusitania Disaster, p. 143; telegramă a lui Wesley Frost către William Jennings Bryan, 9 mai 1915, în Foreign Relations. În telegrama sa, Frost citează declaraţia unui pasager, care începea astfel: „La ora 12 la prânz, nava a început să se deplaseze în zigzag... în largul coastelor irlandeze”.

[757] Mărturie a lui William Thomas Turner, 15 iunie 1915, p. 15, „Investigation”.

[758] Anexă la Raport, Arhivele Ministerului Transporturilor, MT 9/1326, „Investigation”, p. 9.

[759] Anexă la Raport, Arhivele Ministerului Transporturilor, MT 9/1326, „Investigation”, p. 7.

[760] Scrisoare a lui Norman H. Turner către Adolf Hoehling, 18 septembrie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[761] Memorandum al Directorului Departamentului de Istorie Navală, 25 octombrie 1972, în Arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[762] Beesly, Room 40, p. 121.

[763] Articol şi interviu asociat, Patrick Beesly, Diverse, 162, Articolul 2491, Muzeul Imperial al Războiului.

[764] Memorandum, „Lusitania – American Proceedings”, în Arhivele Amiralităţii, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[765] The Irish Independent, 7 mai 1955.

[766] Bisset, Commodore, p. 46.

[767] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[768] Bailey şi Ryan, The Lusitania Disaster, p. 101; Wood et al., The Sinking of the Lusitania, pp. 179–180.

[769] Ballard, Exploring the Lusitania, pp. 194–195. Cartea lui Ballard include numeroase fotografii captivante (pp. 152–191) cu ceea ce a rămas din Lusitania pe fundul apei, făcute în perioada în care a explorat epava, în 1993.

[770] Garzke et al., Titanic, pp. 260–261; Wood et al., The Sinking of the Lusitania, pp. 181–183, 187. Vezi şi Anexă la Raport, în Arhivele Ministerului Transporturilor, MT 9/1326, „Investigation”.

[771] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 453.

[772] Depoziţie a lui George Little, 15 mai 1915, „Depositions Removed from Trade Division Papers” („Depoziţii scoase din documentele Diviziei Comerciale”), în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii); Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 453.

[773] Garzke et al., Titanic, pp. 256–260, 263–267; Wood et al., The Sinking of the Lusitania, pp. 174–178, 186, 188.

WASHINGTON / BERLIN / LONDRA: ULTIMA GAFĂ

Timp de câteva zile după scufundarea Lusitaniei, preşedintele Wilson nu a spus nimic despre ea în public. S-a ocupat de treburile sale de rutină. A jucat golf sâmbătă dimineaţa după atac, s-a plimbat cu automobilul în acea

după-amiază, a mers la biserică duminică dimineaţa. În timpul unei conversaţii, în biroul său, Wilson i-a spus secretarului, Joe Tumulty, că înţelegea că reacţia lui rece ar fi putut să-i tulbure pe unii. „Dac-aş sta să mă gândesc la toate acele articole tragice, care apar zilnic în ziare, cu privire la Lusitania, cred c-ar trebui să văd roşu în faţa ochilor cu fiecare ocazie, şi mă tem că, atunci când mi se va cere să acţionez în această privinţă, n-aş putea să fiu drept faţă de nimeni. Nu îndrăznesc să acţionez nedrept şi nu mă pot lăsa purtat de propriile mele sentimente pătimaşe.”[774]

Simţind că Tumulty nu era de acord, Wilson a zis: „Presupun că-ţi par indiferent, şi rece, şi aproape inuman, dar te înşeli, dragul meu prieten, căci am petrecut multe ore nedormite, gândindu-mă la tragedie. Mi-a stat pe suflet asemenea unui coşmar teribil. Pentru numele lui Dumnezeu, cum poate o naţiune care se pretinde civilizată să pună la cale un lucru atât de oribil?”

Wilson credea că, dacă s-ar fi dus atunci în faţa Congresului, ca să ceară o declaraţie de război, probabil c-ar fi obţinut-o. Dar nu considera că naţiunea era cu adevărat pregătită pentru acel tip de angajament. I-a spus lui Tumulty: „Dac-ar fi să îndemn acum la măsuri radicale, mă tem că n-am avea parte de nimic altceva decât de regrete şi de inimi frânte”.

De fapt, în afara unei zgomotoase facţiuni pro-război, condusă de fostul preşedinte Roosevelt[775], America părea să împărtăşească, în mare parte, reticenţa lui Wilson.[776] Furie, da, exista, însă nici o chemare clară la război, nici măcar din partea unor ziare care se dovediseră mai hotărâte de-a lungul istoriei, precum Louisville Courier-Journal sau Chicago Tribune. În statul Indiana, ziare

distribuite în comunităţi mai mici făceau apel la cumpătare şi la sprijinirea preşedintelui, potrivit studiului unui istoric despre reacţia Indianei la dezastru. „Cotidienele de şase şi de opt pagini” ale statului „şi revistele săptămânale erau practic unite într-un singur cuget în privinţa speranţei lor că avea să fie pace.” La Casa Albă, soseau petiţii ce recomandau prudenţă. Adunarea Legislativă a Statului Tennessee a votat o rezoluţie care exprima încrederea în Wilson şi făcea apel la rezidenţii statului „să se abţină de la orice acte şi declaraţii necumpătate”. Legislativul Louisianei şi-a exprimat, şi el, sprijinul prin vot şi a avertizat că, în condiţiile crizei aflate în desfăşurare, „e nevoie de calm, deliberare, fermitate şi de claritate în gândire din partea celor cărora li s-a încredinţat puterea administrativă”. Studenţii de la Colegiul Medical Rush din Chicago au intervenit, semnând cu toţii o petiţie care exprima „încredere în sagacitatea şi răbdarea preşedintelui nostru” şi făcea apel la el să-şi continue politica de neutralitate. Studenţii stomatologi de la Universitatea din Illinois şi-au făcut timp să acţioneze în acelaşi fel.

Reacţia populară germană la scufundarea Lusitaniei a fost jubilantă. Un ziar din Berlin a declarat ziua de 7 mai drept „ziua care a marcat sfârşitul supremaţiei engleze asupra mărilor” şi a proclamat: „Englezii nu mai pot să protejeze comerţul şi transporturile în propriile lor ape de coastă; cea mai mare, cea mai frumoasă şi cea mai rapidă navă a lor a fost scufundată”[777]. Ataşatul militar al Germaniei de la Washington le-a spus reporterilor că decesele americanilor aflaţi la bord aveau să arate, în sfârşit, naţiunii adevărata natură a războiului. „America nu ştie care sunt condiţiile”, a zis el. „Citiţi despre mii de ruşi sau germani omorâţi şi treceţi peste aceste lucruri fără urmă

de tulburare. Acest eveniment vă va lămuri cum stau lucrurile."[778]

Wilson a păstrat tăcerea până în seara zilei de luni, 10 mai, când s-a dus la Philadelphia să ţină un discurs care fusese programat mai înainte, în faţa a 4 000 de oameni care tocmai deveniseră cetăţeni ai Statelor Unite. O văzuse pe Edith în acea după-amiază şi, când a ajuns la Philadelphia, se afla încă sub impactul emoţional tulburător al acelei întâlniri. În discursul său, a vorbit despre importanţa Americii ca forţă menită să cultive pacea în lume şi despre necesitatea ca naţiunea să-şi păstreze tăria, chiar şi în faţa tragediei Lusitaniei. A folosit o ciornă, nu un text finisat, şi a improvizat pe măsură ce înainta, aceasta nefiind cea mai bună abordare, dată fiind starea lui emoţională. „Există situaţii în care un om e prea mândru ca să lupte", a zis el în faţa auditoriului. „Există situaţii în care o naţiune are atât de multă dreptate, încât nu are nevoie să-i convingă pe alţii prin forţă că are dreptate."[779]

Erau sentimente înălţătoare, dar expresia „prea mândru ca să lupte" a rămas fără ecou. America nu voia să meargă la război, dar faptul de a fi prea mândru ca să lupte nu avea nimic de-a face cu acest lucru. Un republican pro-război, senatorul Henry Cabot Lodge, a numit-o „probabil cea mai nefericită expresie pe care [Wilson] a născocit-o vreodată"[780].

Wilson i-a spus lui Edith că vorbise într-o stare de tulburare emoţională provocată de dragostea lui pentru ea. Într-o scrisoare compusă marţi dimineaţa, el scria: „Nu ştiu exact ce-am spus la Philadelphia (mergând pe stradă, în amurg, m-am trezit că eram puţin confuz, nereuşind să-mi dau

seama în mod clar dacă eram la Philadelphia sau la New York!), deoarece mi-era inima foarte zbuciumată ca urmare a minunatei întâlniri de ieri şi a farmecului pătrunzător şi dulceţii acelui bileţel pe care mi l-ai lăsat; dar multe alte lucruri au devenit clare în mintea mea”[781].

Pe tot parcursul acelei zile de marţi, Wilson a lucrat la un mesaj de protest referitor la Lusitania, pe care plănuia să-l trimită în Germania. Bătând la maşina sa de scris portabilă marca Hammond, a căutat să găsească tonul potrivit – ferm şi direct, însă nu belicos. Până miercuri seara, a terminat. I-a scris lui Edith: „Tocmai am făcut ultimele corecturi la nota noastră diplomatică adresată Germaniei, iar acum mă întorc să vorbesc cu tine – cu câtă bucurie! Sunt încredinţat c-ai fost alături de mine toată seara, întrucât un sentiment straniu de pace şi dragoste m-a cuprins în timp ce lucram.”[782]

Wilson a trimis nota, în ciuda obiecţiei Secretarului de Stat Bryan, care a fost de părere că, pentru a fi cu adevărat corecte şi neutre, Statele Unite ar fi trebuit să trimită un mesaj de protest şi Marii Britanii, condangând amestecul acesteia în relaţiile comerciale. Wilson a refuzat să facă aşa ceva. În nota respectivă, a menţionat nu numai Lusitania, ci şi Falaba şi moartea lui Leon Thrasher, bombardarea vasului Cushing şi atacul împotriva petrolierului Gulflight. Referindu-se la ceea ce numea „libertatea sacră a mărilor”[783], a descris felul în care submarinele, atunci când erau folosite împotriva navelor comerciale, reprezentau, prin natura lor, arme care violau „multe principii sacre ale dreptăţii şi umanităţii”. A cerut Germaniei să dezavueze atacurile, să ofere compensaţiile necesare şi să ia măsurile care se impuneau, pentru a garanta că astfel de lucruri nu s-ar mai fi întâmplat în viitor. Dar a avut grijă, de asemenea, să menţioneze

„legăturile speciale de prietenie” care existau de multă vreme între America şi Germania.

Protestul lui Wilson – aşa-numita Primă Notă referitoare la Lusitania – a fost salva de debut în ceea ce avea să devină un război de doi ani purtat pe hârtie, abundând în proteste ale Statelor Unite şi în răspunsuri germane, război care s-a desfăşurat pe un fundal de noi atacuri împotriva unor nave neutre şi dezvăluiri despre faptul că spioni germani operau în America. Wilson a făcut tot ce a putut pentru a menţine America neutră în actele şi în spiritul ei, dar Secretarul de Stat Bryan a considerat că preşedintele nu se străduia suficient şi a demisionat, pe 8 iunie 1915. Demisia lui a atras o condangare generală, unii editorialişti comparându-l cu Iuda Iscarioteanul şi cu Benedict Arnold[784]. Ziarul News-Times din Goshen, Indiana, a afirmat: „Crucea de Fier[785] a mai fost acordată de kaiser pentru servicii mai mici decât cel pe care i l-a făcut domnul Bryan”[786]. Într-o scrisoare către Edith Galt, Wilson însuşi l-a caracterizat pe Bryan drept un „trădător”.[787] L-a înlocuit cu al doilea om ca importanţă din Departamentul de Stat, subsecretarul Robert Lansing care, la momentul respectiv, ajunsese să tânjească după război.

Cu toate acestea, Wilson avea de ce să se bucure. Într-o scrisoare datată 29 iunie 1915, Edith a acceptat, în cele din urmă, să se mărite cu el. S-au căsătorit pe 18 decembrie 1915, în cadrul unei ceremonii simple ţinute la Casa Albă. Târziu, în aceeaşi noapte, cuplul a plecat în luna de miere, mergând cu un tren privat la Hot Springs, în Virginia. Au luat o cină târzie, mâncând salată cu pui. Când trenul a oprit în gară, a doua zi dimineaţa devreme, din întâmplare, agentul din cadrul Serviciului Secret care-l păzea pe Wilson, Edmund Starling, s-a uitat în salonul vagonului şi, după cum va scrie mai târziu Starling, a văzut

„o persoană cu joben, frac şi pantaloni gri de zi, care stătea cu spatele la mine, cu mâinile în buzunare, dansând o gigă veselă”[788].

În timp ce Starling privea, Wilson, care nu-şi dăduse seama de prezenţa lui, a bătut din călcâie în aer şi a cântat: „Ah, păpuşă frumoasă! Ah, tu, mare şi minunată păpuşă frumoasă!”

Campania dusă de Germania cu submarinele a fost când mai intensă, când mai slabă, în funcţie de creşterea şi descreşterea influenţei diferitelor facţiuni din guvernul german, care fie susţineau, fie se opuneau războiului cu submarinele împotriva navelor comerciale. Însuşi kaiserul Wilhelm şi-a exprimat o anumită repulsie faţă de atacurile împotriva navelor de linie cu pasageri. În februarie 1916, i-a spus amiralului Scheer, comandantul Flotei: „Dacă aş fi căpitanul unui submarin, eu n-aş torpila niciodată o navă ştiind că la bord se află femei şi copii”[789]. Simţindu-se frustrat, Secretarul de Stat Alfred von Tirpitz, cel mai important susţinător din Germania al războiului fără restricţii, a demisionat în luna următoare. În urma demisiei, a primit o notă în care ultima persoană la care s-ar fi aşteptat îşi exprima simpatia faţă de el – Jacky Fisher, fostul şef al Statului-Major al Forţelor Navale britanice. „Dragul meu Tirps”, începea mesajul. Apoi, Fisher îl îndemna pe Tirpitz să „se înveselească” şi-i spunea: „Eşti singurul marinar german care înţelege Războiul! Omoară-ţi inamicul, fără să fii tu însuţi omorât. Nu-ţi reproşez afacerea cu submarinul. Aş fi făcut acelaşi lucru eu însumi, doar că idioţii noştri din Anglia nu m-au crezut, când le-am spus. Ei! Cu bine!”[790]

Încheia cu formula sa obişnuită: „Al tău până o-ngheţa iadul, Fisher”.

În acea lună iunie din 1916, kaiserul a emis un ordin care interzicea atacurile împotriva tuturor navelor mari de pasageri, chiar şi cele împotriva navelor care erau, în mod evident, britanice. A mers şi mai departe, ordonând atât de multe restricţii cu privire la cum şi unde puteau comandanţii de submarine să atace nave, încât, în semn de protest, Marina germană şi-a suspendat toate operaţiunile împotriva navelor comerciale din apele britanice.

Lusitania, însă, a rămas un motiv de conflict. Protestele preşedintelui Wilson nu au reuşit să genereze un răspuns pe care acesta să-l considere satisfăcător – spre deliciul directorului spionajului naval britanic, „Clipitorul” Hall, care susţinea că orice întârziere în rezolvarea situaţiei privitoare la Lusitania era „în avantajul cauzei Aliaţilor”[791].

Kapitänleutnant Schwieger a făcut ce ţinea de el pentru a înrăutăţi relaţiile dintre America şi Germania.[792] *La 4 septembrie 1915, într-o patrulă în cursul căreia a scufundat zece nave cu aburi şi un barcaz cu patru catarge, el a torpilat vasul de linie Hesperian, omorând 32 de pasageri şi membri ai echipajului.*

În mod clar, Hesperian pleca din Marea Britanie, îndreptându-se către New York, deci erau puţine şanse ca nava să transporte muniţie sau alte mărfuri de contrabandă. Încărcătura sa includea şi cadavrul unei victime de pe Lusitania, Frances Stephens, o canadiancă bogată care era transportată, în sfârşit, acasă, la Montréal.

Wilson a fost reales în 1916. A jucat golf aproape în fiecare zi, adeseori cu noua doamnă Wilson. Au jucat chiar şi pe zăpadă: agentul Starling, din cadrul Serviciului Secret, a vopsit mingile de golf în roşu, ca să se vadă mai bine. Mergeau cu automobilul prin zone rurale, o manieră de a petrece timpul liber pe care Wilson o adora. Căsătoria l-a înviorat şi i-a uşurat singurătatea. Asemenea fostei doamne Wilson, Edith a devenit un sfetnic de încredere, care asculta variantele provizorii ale discursurilor lui, critica diversele note adresate Germaniei şi-i oferea sfaturi, din când în când.

În afara Casei Albe, numeroasele note adresate Germaniei de către Wilson şi răspunsurile lor au devenit ţinta ironiilor, de exemplu, atunci când un editorialist a scris: „Stimate Kaiser: în ciuda corespondenţei precedente pe această temă, o altă navă cu cetăţeni americani la bord a fost scufundată. În aceste circumstanţe, ne simţim constrânşi să vă informăm, într-un spirit de neţărmurită prietenie, că o repetare a incidentului va impune, în mod necesar, trimiterea unei alte note către guvernul mult stimat şi iubitor de pace al Majestăţii Voastre.”[793]

Nu mai departe de luna decembrie 1916, Wilson credea că mai putea menţine America neutră şi, chiar şi mai mult, că el însuşi putea să joace rolul de mediator capabil să faciliteze negocierea unui acord de pace. Drept consecinţă, s-a simţit îmbărbătat, când, în acea iarnă, Germania a declarat că era posibil să ia în considerare încercarea de a face pace cu Marea Britanie – în anumite condiţii. Marea Britanie a respins propunerea fără să stea pe gânduri, descriind-o ca pe o tentativă germană de declarare a victoriei, dar lui Wilson acest lucru i-a oferit cel puţin speranţa că puteau să aibă loc viitoare negocieri. Ambasadorul Germaniei în Statele Unite, contele Johann-

Heinrich von Bernstorff, i-a întărit optimismul lui Wilson, semnalând faptul că Germania era, într-adevăr, dispusă la discuţii în vederea instaurării păcii.

Însă Bernstorff tindea să fie mai optimist decât era îndreptăţit să fie, în lumina faptelor, şi avea doar o înţelegere limitată cu privire la o nouă şi dramatică schimbare în modul de a gândi al propriului său guvern.

În Germania, o schimbare paradoxală era în curs de desfăşurare. Tocmai când liderii ei păreau să se orienteze către pace, tabăra din cadrul guvernului care susţinea războiul submarin total a câştigat teren. Era vorba de oficialităţi militare care încercau acum să obţină autoritatea de a scufunda toate navele comerciale intrate în zona de război, neutre sau nu – chiar şi vasele americane. Schimbarea a fost determinată, în parte, de entuziasmul opiniei publice din Germania, care, îngrozită de carnagiul din tranşee, ajunsese să perceapă submarinul ca pe o armă miraculoasă – o Wunderwaffe –, care, dac-ar fi fost folosită într-un război total împotriva Marii Britanii, ar fi dus la îngenuncherea rapidă a acesteia. Acest lucru a coincis cu o schimbare fundamentală în materie de gândire navală germană, în care Schwieger şi submarinul U-20 au jucat un rol important.

De-a lungul toamnei anului 1916, Schwieger şi-a continuat performanţa exemplară în calitate de comandant de submarin, scufundând navă după navă, dar, la începutul acelui noiembrie, a dat de necaz. Întorcându-se dintr-o patrulare de trei săptămâni în zona „Apropierii dinspre Vest”, submarinul său a eşuat, pe ceaţă, la circa şase metri de ţărmul danez. A cerut ajutor prin radio. Răspunsul a fost copleşitor. Amiralul Scheer a ordonat să fie trimise

distrugătoare la faţa locului, care să încerce să tragă submarinul U-20 din locul unde se blocase, şi a trimis şi o întreagă escadră de luptă – crucişătoare şi cuirasate –, care să-i furnizeze protecţie. Cu toate acestea, submarinul U-20 a rămas împotmolit. Lui Schwieger i s-a ordonat să distrugă submarinul, pentru ca vasul să nu cadă în mâini inamice. A făcut să explodeze două torpile chiar în prora. Dacă intenţia lui fusese aceea de a nimici submarinul, atunci a eşuat. Prora i-a fost distrusă, dar restul submarinului şi tunul au rămas intacte, afundate în nisip până la o adâncime de patru metri şi jumătate, pe deplin vizibile de pe ţărm.

Între timp, la Londra, Camera 40 a început să primească mesaje radio interceptate, care indicau că se petreceau lucruri ieşite din comun. În jurnalul Camerei 40, s-a menţionat, „Multă agitaţie & activitate”[794]. Amiralitatea a trimis la faţa locului un submarin, al cărui comandant a găsit patru cuirasate şi a reuşit să torpileze două dintre ele, avariindu-le pe amândouă, dar nereuşind să scufunde nici unul.

Episodul s-a dovedit a avea un efect cristalizator asupra strategiei navale germane. La început, kaiserul Wilhelm i-a reproşat amiralului Scheer faptul că pusese atât de multe nave în pericol pentru doar un singur submarin. Însă Scheer i-a replicat că forţa navală reprezentată de submarine luase locul Flotei, ca principală armă ofensivă a Marinei germane. Flota, care stătea ascunsă în bazele ei, după toate aparenţele aşteptând marea bătălie, nu realizase nimic. Prin urmare, i-a spus Scheer lui Wilhelm, Flota „va trebui să se dedice unei singure misiuni – aceea de a duce submarinele în larg în siguranţă şi de a le aduce înapoi acasă în siguranţă”[795]. Scheer a susţinut că submarinul U-20 avea o importanţă specială, deoarece,

dacă Marinei Regale i s-ar fi permis să distrugă sau să captureze submarinul care scufundase Lusitania, „aceasta ar fi reprezentat cea mai bună veste pentru guvernul britanic”.

I-a spus lui Wilhelm că, dacă era vorba să-şi păstreze cutezanţa – „înflăcărarea” –, echipajele submarinelor aveau nevoie să fie pe deplin asigurate că n-ar fi fost abandonate, în cazul în care întâmpinau dificultăţi. „Pentru noi,” – a declarat Scheer – „fiecare submarin este atât de important, încât merită să punem în pericol întreaga Flotă disponibilă, pentru a-i asigura submarinului asistenţă şi sprijin.”[796]

Flota de submarine a Germaniei dobândise deja un nivel de putere care-i conferea, în sfârşit, potenţialul de a deveni o forţă cu adevărat înfricoşătoare. Dacă în mai 1915, Marina avea doar 30 de submarine, până în 1917, avea peste 100, multe dintre ele mai mari şi mai puternice decât submarinul U-20 al lui Schwieger şi având mai multe torpile. Cu această nouă flotă robustă, care acum era gata de luptă, presiunea de-a o folosi la potenţialul maxim creştea în mod constant.

Un amiral german, Henning von Holtzendorff, a venit cu un plan atât de irezistibil, încât a reuşit să-i facă pe susţinătorii şi pe oponenţii războiului fără restricţii să cadă de acord. Dând frâu liber submarinelor Germaniei şi îngăduindu-le căpitanilor acestora să scufunde orice vas care intra în „zona de război”, Holtzendorff avea de gând să încheie războiul în şase luni. Nu cinci, nu şapte, ci şase. A socotit că, pentru a avea succes, planul trebuia să fie pus în aplicare începând cu 1 februarie 1917, nici o zi mai târziu. Nu conta că America urma să fie atrasă în război sau nu prin această campanie, susţinea el, căci războiul

avea să se termine înainte ca forţele americane să poată fi mobilizate. Planul, asemenea echivalentului său teritorial, aşa-numitul plan Schlieffen, era un model de gândire metodică germană, cu toate că nimeni nu părea să-şi dea seama că şi acesta conţinea o doză mare de autoiluzionare. Holtzendorff se lăuda: „Garantez, pe cuvântul meu de ofiţer naval, că nici un american nu va pune piciorul pe Continent!”[797]

Principalii conducători civili şi militari ai Germaniei s-au reunit la castelul kaiserului Wilhelm de la Pless, pe 8 ianuarie 1917, pentru a discuta planul, iar, în seara următoare, Wilhelm, în calitatea sa de comandant militar suprem, a semnat un ordin de punere a sa în aplicare, o decizie care avea să se dovedească una dintre cele mai dezastruoase din timpul întregului război. Pe 16 ianuarie, Ministerul de Externe german i-a trimis un anunţ referitor la noua campanie ambasadorului Bernstorff de la Washington, cu instrucţiuni adresate acestuia de-a i-l înmâna Secretarului Lansing pe 31 ianuarie, cu o zi înaintea începerii noii campanii. Momentul ales pentru înmânarea mesajului a reprezentat un afront la adresa preşedintelui Wilson: nu-i lăsa nici o posibilitate de protest sau de negociere, iar faptul s-a petrecut când Bernstorff promova ideea că Germania chiar îşi dorea pacea.

Wilson a fost indignat, dar a ales să nu vadă în declaraţie însăşi o justificare suficientă pentru război. Ceea ce el încă nu ştia era faptul că mai exista un al doilea mesaj, ultrasecret, ataşat telegramei pe care o primise Bernstorff, şi că ambele telegrame fuseseră interceptate şi transmise diviziei de spionaj a „Clipitorului” Hall, din vechea clădire a Amiralităţii de la Londra, care deja supraveghea o a doua, deosebit de sensibilă componentă operativă a Camerei 40

– interceptarea comunicaţiilor diplomatice, atât a celor germane, cât şi, accidental, a celor americane.

Primul dintre oamenii lui Hall care şi-a dat seama de importanţa celei de-a doua telegrame a fost unul dintre cei mai buni spărgători de coduri, comandantul-locotenent Nigel de Grey. În dimineaţa zilei de 17 ianuarie 1917, într-o miercuri, Hall şi un alt coleg se ocupau de chestiuni de rutină, când de Grey a intrat în birou.

„D.I.D.[798],” – a început el, folosind acronimul pentru Director al Diviziei de Spionaj – „vrei să bagi America în război?”[799]

„Da, băiete”, i-a răspuns Hall. „De ce?”

De Grey a zis că sosise un mesaj care era „destul de surprinzător”. Fusese interceptat în ziua precedentă şi De Grey nu reuşise încă să citească textul întreg, dar atâta cât descifrase până în acel moment aproape că părea prea deplasat, pentru a fi plauzibil.

Hall a citit decriptarea parţială de trei sau patru ori, în tăcere. „Nu-mi amintesc un moment în care să fi fost mai exaltat”, a scris el mai târziu.

Dar la fel de repede şi-a dat seama că natura cu totul remarcabilă a mesajului presupunea o provocare. Divulgarea imediată a mesajului nu numai c-ar fi pus în pericol secretul existenţei Camerei 40, ci ar fi ridicat, în acelaşi timp, semne de întrebare cu privire la credibilitatea mesajului, care propunea ceva ce, cu siguranţă, avea să provoace scepticism.

Telegrama provenea de la ministrul de Externe al Germaniei, Arthur Zimmermann, şi era scrisă într-un cod nou, cu care Camera 40 nu era familiarizată. Procesul de traducere a textului într-o engleză coerentă era lent şi dificil, însă, treptat, ieşiseră la iveală elementele esenţiale ale mesajului, asemenea unei fotografii prelucrate într-o cameră obscură. Mesajul conţinea dispoziţii către ambasadorul Germaniei în Mexic de a-i oferi preşedintelui mexican, Venustiano Carranza, o alianţă care să intre în vigoare, dacă noua campanie a submarinelor ar fi atras America în război. „Războiţi-vă împreună", propunea Zimmerman. „Faceţi pace împreună."[800] În schimb, Germania urma să ia măsurile necesare pentru a ajuta Mexicul să acapareze teritorii care mai înainte se aflaseră sub stăpânirea sa – „teritorii pierdute" – în statele americane Texas, New Mexico şi Arizona.

Hall nu avea nici o îndoială cu privire la importanţa telegramei. „Ăsta s-ar putea să fie un lucru foarte mare," – i-a spus el lui De Grey – „posibil cel mai mare lucru din tot războiul. Pentru moment, nici un suflet din afara acestei camere nu trebuie să afle absolut nimic."[801] Iar în această categorie intrau chiar şi superiorii lui Hall de la Amiralitate.

Hall spera că putea să evite pe deplin dezvăluirea telegramei. Exista o şansă ca, prin ea însăşi, declaraţia Germaniei de război submarin fără restricţii să-l convingă pe preşedintele Wilson că sosise vremea războiului. Speranţele lui Hall au luat avânt pe 3 februarie 1917, când Wilson a rupt relaţiile diplomatice cu Germania şi i-a ordonat ambasadorului Bernstorff să plece. Însă Wilson nu a mers până acolo încât să solicite intrarea în război. Într-un discurs ţinut în acea zi, Wilson a declarat că nu putea să creadă că Germania intenţiona, cu adevărat, să atace orice navă care ar fi pătruns în zona de război şi a

adăugat: „Chiar şi acum, doar nişte acte făţişe din partea lor m-ar putea face să cred acest lucru”[802].

Hall şi-a dat seama că sosise timpul pentru acţiune – că trebuia să facă în aşa fel încât telegrama să ajungă în mâinile americanilor, totodată protejând secretul Camerei 40.[803] Prin câteva şiretlicuri, el a reuşit să obţină de la un angajat al oficiului de telegraf mexican o copie a telegramei, în forma în care aceasta fusese primită în Mexic, îngăduind astfel ca Marea Britanie să pretindă că obţinuse telegrama folosind tehnici convenţionale de spionaj. Pe 24 februarie 1917, ministrul de Externe al Marii Britanii i-a prezentat în mod oficial ambasadorului Statelor Unite, Page, o copie tradusă integral a telegramei.

Wilson a vrut să dea publicităţii textul imediat, dar Secretarul de Stat Lansing l-a sfătuit să n-o facă, insistând ca mai întâi să obţină, dincolo de orice îndoială, confirmarea că mesajul era unul autentic. Wilson a fost de acord să aştepte.

În aceeaşi zi, a apărut ştirea că o navă de pasageri a companiei Cunard, Laconia, fusese scufundată în largul coastelor Irlandei, ca urmare a faptului că fusese lovită de două torpile. Printre morţi, se aflau şi o mamă din Chicago şi fiica acesteia. Edith Galt Wilson le cunoscuse pe amândouă.

Wilson şi Lansing au hotărât să facă în aşa fel, încât telegrama să ajungă la Associated Press, iar, în dimineaţa zilei de 1 martie 1917, ştirea a ajuns pe prima pagină a ziarelor din America. Scepticii au declarat imediat că era un fals ticluit de britanici, întocmai cum Lansing şi

„Clipitorul” Hall se temuseră că avea să se întâmple. Lansing se aştepta ca Zimmerman să nege mesajul, forţând, aşadar, Statele Unite fie să divulge sursa, fie să păstreze tăcerea şi să insiste ca naţiunea să aibă încredere în preşedinte.

Dar Zimmerman l-a surprins. Vineri, 2 martie, în timpul unei conferinţe de presă, Zimmerman însuşi a confirmat că el trimisese telegrama. „Recunoscând adevărul,” – scria Lansing – „a gafat într-o manieră cât se poate de uluitoare pentru un om implicat în jocurile de culise internaţionale. Sigur că mesajul însuşi era o dovadă de prostie, dar simpla recunoaştere a faptului că mesajul îi aparţinea a fost o dovadă de prostie mult mai mare.”[804]

Dezvăluirea faptului că Germania spera să atragă Mexicul de partea sa într-o alianţă, promiţându-i drept recompensă teritorii ale Statelor Unite, era în sine provocatoare, însă a fost urmată duminică, 18 martie, de ştirea că submarinele germane scufundaseră încă trei nave americane, fără avertisment. (Pentru a spori sentimentul de cataclism global, o rebeliune populară care cuprinsese Rusia – aşa-numita Revoluţie din Februarie – pricinuise abdicarea ţarului Nicolae pe 15 martie şi umpluse ziarele din ziua următoare cu ştiri despre violenţele care aveau loc pe străzile capitalei de atunci a Rusiei, Petrograd.) O deplasare tectonică s-a produs atunci în starea de spirit a naţiunii. Presa cerea intrarea în război, imediat. Potrivit istoricului Barbara Tuchman: „Toate aceste ziare susţinuseră cu înflăcărare neutralitatea, până când Zimmermann a tras o săgeată în aer şi a doborât neutralitatea ca pe o raţă moartă”[805].

Secretarul de Stat Lansing jubila. „Poporul american este, în sfârşit, pregătit să se lupte cu Germania, slavă Domnului”, a scris el într-un memorandum personal, în care dezvăluia o vagă dorinţă de vărsare de sânge. „S-ar putea să dureze doi sau trei ani”, a scris Lansing. „S-ar putea să dureze chiar cinci ani. Preţul s-ar putea să fie un milion de americani; s-ar putea să fie cinci milioane. Oricât de mult ar dura, oricât de mari ar fi costurile în termeni de oameni, trebuie să mergem până la capăt. Sper şi cred că preşedintele va vedea lucrurile în felul acesta.”[806]

Wilson şi-a reunit Cabinetul pe 20 martie 1917 şi le-a pretins tuturor membrilor să-şi spună punctul de vedere. Au intervenit cu toţii, pe rând. Toţi au spus că sosise timpul războiului; cei mai mulţi au convenit că, de fapt, exista deja o stare de război între America şi Germania. „Probabil că am fost vehement,” – a scris Lansing – „de vreme ce preşedintele mi-a cerut să vorbesc mai încet, ca să nu audă nimeni de pe coridor.”[807]

După ce a vorbit fiecare, Wilson le-a mulţumit, însă nu a lăsat să transpară nici un indiciu referitor la ce urma să facă.

A doua zi, a trimis o cerere Congresului, în care solicita convocarea unei şedinţe speciale pe data de 2 aprilie. Şi-a pregătit discursul, bătând iar la maşina sa de scris portabilă marca Hammond. Ike Hoover, uşierul de la Casa Albă, i-a spus unui alt membru al personalului că, judecând după starea de spirit a lui Wilson, acesta „urma să dea de pământ cu Germania la discursul din faţa Congresului. Nu l-am văzut niciodată mai iritat. E prost dispus, nu se simte bine şi are o durere de cap.”[808]

Ca să prevină scurgerile de informaţii, Wilson i-a cerut lui Hoover să aducă el personal discursul la biroul de tipărire, în dimineaţa de 2 aprilie. În aceeaşi zi, au sosit veşti că un submarin german mai scufundase încă o navă americană, Aztec, omorând 28 de cetăţeni americani. Wilson spera să vorbească în acea după-amiază, însă au intervenit diverse proceduri în Congres şi nu a fost chemat să vorbească până seara. A părăsit Casa Albă la ora 20:20; Edith pornise către Capitoliu cu zece minute mai devreme.

Afară era o ploaie de primăvară, lină şi înmiresmată; străzile licăreau de la lămpile împodobite, aflate de-a lungul Bulevardului Pennsylvania. Cupola Capitoliului era luminată pentru prima oară în istoria clădirii. Secretarul Trezoreriei, William McAdoo, care era şi ginerele lui Wilson, avea să-şi amintească mai târziu, despre cupola iluminată, că „se înfăţişa într-o splendoare solemnă, pe fondul cerului întunecat şi ploios”[809]. În ciuda ploii, sute de bărbaţi şi femei s-au aliniat de-a lungul bulevardului. Şi-au scos pălăriile şi priveau cu chipuri sumbre cum preşedintele trecea încet în automobilul său, înconjurat de soldaţi călare, un semn cum nu se putea mai clar a ceea ce avea să urmeze. Copitele loveau ferm caldarâmul şi confereau procesiunii un aer de funeralii de stat.

Wilson a sosit la ora 20:30 la Capitoliu, care era foarte bine păzit de alţi soldaţi călare, de Serviciul Secret, de inspectori ai Poştei şi de poliţia oraşului. Trei minute mai târziu, preşedintele Camerei Reprezentanţilor a anunţat cu glas tare: „Preşedintele Statelor Unite”. Uriaşa sală a explodat în urale şi aplauze. Mici steaguri americane fluturau pretutindeni, precum aripile unor păsări. Tumultul a continuat timp de două minute, după care s-a potolit, permiţându-i lui Wilson să înceapă.

A vorbit în maniera sa directă şi calmă, cu care naţiunea se familiarizase şi pe care ascultătorii o descriau adeseori drept profesorală. Vocea lui nu trăda nimic din ceea ce era pregătit acum să ceară Congresului. La început, şi-a ţinut ochii pe text, dar, pe măsură ce avansa, îşi ridica privirea din când în când, pentru a sublinia câte un aspect anume.

A descris comportamentul Germaniei drept unul care nu reprezenta „practic nimic altceva decât un război împotriva Guvernului Statelor Unite şi a poporului american". A rezumat tentativele de spionaj din trecut ale Germaniei şi a făcut trimitere la telegrama lui Zimmermann, a înfăţişat în termeni măreţi lupta pe care America urma s-o poarte. „Lumea" – a spus el – „trebuie să fie sigură pentru democraţie."[810]

În replică la cuvintele acestea, au început să se audă aplauze lente şi puternice din partea unui singur om. John Sharp Williams, senator democrat de Mississippi, şi-a împreunat mâinile „în mod solemn, emfatic"[811], potrivit unui reporter de la The New York Times. În momentul următor, ideea că acela reprezenta elementul central al discursului lui Wilson şi că rezuma tot ceea ce America putea spera să împlinească a devenit, dintr-odată, clară în mintea celorlalţi senatori şi reprezentanţi, şi o mare hărmălaie de strigăte şi de aplauze a umplut încăperea.

Remarcile lui Wilson au căpătat forţă şi amploare. Avertizând cu privire la „numeroasele luni de încercări grele şi sacrificii care urmau", el a declarat că America era gata să poarte o luptă în numele tuturor naţiunilor.

„Unei astfel de misiuni, putem să ne dedicăm vieţile şi averile, tot ceea ce suntem şi tot ceea ce avem, cu mândria celor care ştiu că a sosit ziua în care America îşi

asumă privilegiul de a-şi vărsa sângele şi de a-şi folosi puterea pentru principiile care i-au dat naştere şi i-au oferit fericirea şi pacea pe care le-a preţuit. Avându-l pe Dumnezeu de partea ei, nu poate acţiona decât aşa.”

A urmat nebunia. Toţi s-au ridicat brusc în picioare. Steaguri fluturau. Oameni ovaţionau, fluierau, strigau, plângeau. Wilson vorbise timp de 36 de minute; nu menţionase nici măcar o dată numele Lusitania. A părăsit în grabă sala.

Au trecut patru zile până când ambele camere ale Congresului au aprobat o rezoluţie de intrare în război. În această perioadă, ca şi cum s-ar fi străduit într-adins să se asigure că nici un american nu avea îndoieli de ultim moment, submarinele au scufundat două nave comerciale americane, omorând cel puţin 11, dacă nu şi mai mulţi cetăţeni americani. Congresului i-a trebuit atât de mult timp nu fiindcă s-ar fi pus problema dacă rezoluţia avea să treacă sau nu, ci fiindcă toţi senatorii şi deputaţii înţeleseseră că era un moment de mare importanţă şi voiau ca observaţiile lor să rămână imprimate pentru totdeauna în memoria colectivă. Wilson a semnat rezoluţia la ora 13:18, pe 6 aprilie 1917.

Din punctul de vedere al lui Winston Churchill, faptul ar fi trebuit să se petreacă mai demult. În istoria sa scrisă sub formă de memorii, Criza mondială, 1911–1918, el spunea, cu privire la Wilson: „Ceea ce s-a făcut în aprilie 1917 ar fi putut să se facă în mai 1915. Şi, dacă s-ar fi făcut atunci, cu cât s-ar fi scurtat măcelul; de câtă durere cumplită am fi fost scutiţi; câte distrugeri, câte catastrofe ar fi fost preîntâmpinate; în câte milioane de case un scaun gol ar fi fost astăzi ocupat; cât de diferită ar fi lumea ruinată, în

care sunt condangaţi să trăiască deopotrivă biruitori şi biruiţi?”[812]

Întâmplarea a făcut că America a intrat în război exact la timp. Noua campanie a Germaniei, de război submarin fără restricţii, reuşise să aibă un grad alarmant de succes, cu toate că faptul cu pricina fusese ţinut secret de oficialităţile britanice. Amiralul american William S. Sims a aflat adevărul când s-a dus în Anglia, să-i întâlnească pe liderii navali britanici, pentru a planifica participarea Statelor Unite la războiul pe mare. Ceea ce a descoperit l-a şocat pe Sims. Submarinele germane scufundau nave într-un ritm atât de rapid, încât oficialii Amiralităţii preziceau, în secret, că Marea Britanie avea să fie forţată să capituleze până la 1 noiembrie 1917. În aprilie, luna cea mai rea din acest punct de vedere, orice navă care părăsea Marea Britanie avea o şansă de unu la patru să fie scufundată. La Queenstown, consulul Statelor Unite, Frost, a observat o sporire extraordinară a efectelor noii campanii: într-un singur interval de 24 de ore, echipajele a şase nave torpilate ajunseseră la ţărm.[813] Amiralul Sims a raportat către Washington: „Pe scurt, consider că pierdem războiul, în momentul de faţă”[814].

Peste doar zece zile, Marina Statelor Unite a mobilizat o escadră de distrugătoare. Au plecat de la Boston pe 24 aprilie. Nu multe dintre ele. Doar şase. Dar semnificaţia plecării lor nu a scăpat nimănui.

În dimineaţa zilei de 4 mai 1917, oricine stătea în zona Capului Vechi de la Kinsale ar fi avut o privelişte extraordinară. Mai întâi, departe, la orizont, au apărut şase dâre de fum negru. Ziua era neobişnuit de senină, marea de un albastru intens, dealurile de smarald, totul semăna

foarte mult cu o anumită zi din urmă cu doi ani. Treptat, navele au început să se vadă tot mai clar. Asemenea unor viespi, cu cocile lor lungi şi suple, erau nave care nu mai fuseseră văzute până atunci în acele ape. Se apropiau în coloană, fiecare arborând câte un steag american mare. Pentru sutele de privitori adunaţi deja pe ţărm, mulţi dintre aceştia având şi ei steaguri americane, era o privelişte pe care n-aveau s-o uite niciodată şi în care distingeau o semnificaţie majoră. Aceia erau descendenţii coloniştilor, care se întorceau acum, când Marea Britanie era la ananghie, moment surprins într-o pictură de Bernard Gribble, care avea să devină de îndată celebră, Întoarcerea vasului Mayflower[815]. Steaguri americane împodobeau case şi edificii publice. Un distrugător britanic, Mary Rose, a ieşit în întâmpinarea navelor care se apropiau, cu mesajul: „Bun venit drapelului american”. La care, comandantul american i-a răspuns: „Mulţumim, suntem bucuroşi să avem parte de compania dumneavoastră”[816].

Pe data de 8 mai, distrugătoarele şi-au început primele patrulări, la doar o zi după comemorarea celor doi ani trecuţi de la scufundarea Lusitaniei.[817]

---

[774] The New York Times, 15 noiembrie 1921.

[775] E vorba de Theodore (Teddy) Roosevelt, Jr. (1858–1919), preşedinte al Statelor Unite în două mandate succesive, 1901–1909. (n. trad.)

[776] Colegiul Medical Rush, Rezoluţie, 16 mai 1915; Colegiul de Stomatologie de la Universitatea din Illinois, Rezoluţie,

11 mai 1915; Consiliul de Stat din Tennessee, Rezoluţie – toate în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park); Cooper, Vanity of Power, pp. 33–34; Cummins, „Indiana's Reaction" („Reacţia statului Indiana"), pp. 13, 15, 17. Vreau doar să spun cât de revigorant a fost pentru mine să citesc rezoluţia statului Louisiana, în lumina agitaţiei din politica americană, din momentul în care am terminat de scris această carte: „O astfel de criză, precum cea cu care se confruntă acum ţara noastră, cere stăpânire de sine, deliberare, fermitate şi precizie în gândire din partea celor cărora li s-a încredinţat puterea executivă. Prin providenţa divină, această ţară are un asemenea conducător, în persoana lui Woodrow Wilson... care, alături de consilierii săi, a dat dovadă într-un mod atât de vizibil de echilibrul şi curajul, de marea umanitate ce reflectă sentimentul compatrioţilor lui loiali." Rezoluţie, 20 mai 1915, Legislativul statului Louisiana, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naţionale ale Statelor Unite – College Park).

[777] Neue Preussische Zeitung, 10 mai 1910, traducere, în Foreign and German Press Analysis (Analiza presei străine şi germane), Sertarul 2, Colecţia Bailey/Ryan.

[778] Telegramă a lui Herr[ilizibil], de la New York, către Evening News, Londra, 8 mai 1915, Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

[779] Berg, Wilson, p. 364; Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 382. Redactorul-şef al unui ziar, Oswald Garrison Villard, afirma în autobiografia sa, Fighting Years (Anii de luptă), că el fusese cel care sădise expresia „prea mândru ca să lupte" în mintea preşedintelui. Făcuse acest lucru în mod necugetat, a scris el. Discutase despre acest

concept cu secretarul personal al lui Wilson, Tumulty, fără să se gândească vreodată că acesta din urmă i l-ar putut spune lui Wilson (Villard, Fighting Years, pp. 256–257).

[780] Berg, Wilson, p. 364.

[781] Wilson către Galt, 11 mai 1915 (Arhivele Wilson).

[782] Wilson către Galt, 12 mai 1915 (Arhivele Wilson). Preşedintele înţelegea că notele diplomatice nu aveau şanse prea mari să aibă rezultate pe termen scurt, dar tot le considera valoroase. „Ele nu modifică deloc datele," – scria el într-o scrisoare către Edith Galt, datată 8 august 1915 – „nu schimbă nici un plan sau scop; nu realizează nimic imediat; dar pot comunica nişte gânduri care vor influenţa opiniile, chiar dacă numai în mod inconştient, şi vor dezvolta un contra-curent. Cel puţin aceasta e speranţa mea; şi, de asemenea, e singura speranţă pentru zăpăciţii ăştia de englezi!"

[783] Telegramă a lui William Jennings Bryan către Ministerul de Externe german, prin ambasadorul Statelor Unite, James Gerard, 13 mai 1915, în Foreign Relations, p. 394; Berg, Wilson, pp. 365–366.

[784] Benedict Arnold (1741–1801), general american, care, în timpul Revoluţiei Americane, a trădat Armata Continentală a Statelor Unite de pe atunci şi a trecut în tabăra britanică. (n. trad.)

[785] Decoraţie militară prusacă, introdusă de regele Wilhelm Friedrich III al Prusiei în 1813, în timpul războaielor napoleoniene, şi preluată apoi în Imperiul German (1870–1918) şi în Germania nazistă (1939–1945). Deşi rezervată

militarilor, decoraţia le-a fost acordată şi unor civili, pentru merite deosebite. (n. trad.)

[786] Cummins, „Indiana's Reaction", p. 24.

[787] Wilson către Galt [fără dată], în Arhivele Wilson. Wilson a scris: „Căci este un trădător, cu toate că pot să-ţi spun asta, deocamdată, numai ţie". Trădarea lui Bryan i-a provocat multă durere lui Wilson. Într-o scrisoare către Galt din 9 iunie 1915, el scria: „Impresia pe care a lăsat-o în mintea mea retragerea domnului Bryan este una foarte dureroasă acum. Este mereu dureros să simţi că orice om care gândeşte cu motivaţii dezinteresate, care ţi-a fost camarad şi confident, te-a părăsit şi s-a îndreptat împotriva ta; şi este greu să fii corect şi să nu te gândeşti că motivaţia este ceva sinistru." La care Galt i-a răspuns, „Ura! Bătrânul Bryan a plecat!"

[788] Starling, Starling of the White House, p. 62.

[789] Halpern, A Naval History of World War I, p. 306.

[790] Bailey şi Ryan, The Lusitania Disaster, p. 36.

[791] Hall, Proces-verbal, 27 decembrie 1915, „Lusitania Various Papers", în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/1058 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[792] The New York Times, 9 septembrie 1915; „List of Tonnage Sunk by U-88" („Lista tonajului scufundat de U-88), Sertarul 2, Colecţia Bailey/Ryan.

[793] Cummins, „Indiana's Reaction", p. 30.

[794] „Capt. Hope's Diary" („Jurnalul căp. Hope"), 5 noiembrie 1916, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4169 (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii).

[795] Scheer, Germany's High Sea Fleet in the World War, p. 194.

[796] Scheer, Germany's High Sea Fleet in the World War, p. 194.

[797] Tuchman, The Zimmermann Telegram, p. 141; Birnbaum, Peace Moves, p. 277. Tuchman observă că memorandumul lui Holtzendorff, care ajungea la 200 de pagini, conţinea detalii neimportante, precum numărul caloriilor unui mic-dejun englezesc tipic şi cantitatea de lână din fustele purtate de englezoaice. Koerver relatează un alt exemplu de auto-amăgire în cadrul Marinei germane. Amiralul Edouard von Capelle a spus, la 1 februarie 1917: „Din punct de vedere militar, consider rezultatul venirii Americii de partea duşmanilor noştri ca fiind nul" (Tuchman, The Zimmermann Telegram, p. 139; Koerver, German Submarine Warfare, p. xxxiii).

[798] În limba engleză: Director of Intelligence Division. (n. trad.)

[799] Dialogul din acest capitol apare aşa cum este relatat de Hall în capitolul 25, „Draft D" („Ciorna D"), din autobiografia sa nepublicată (arhiva personală Hall).

[800] Hall, „Draft D", capitolul 25 (arhiva personală Hall); Boghardt, The Zimmermann Telegram, pp. 106–107; Link, Wilson: Campaigns for Progressivism and Peace, p. 343.

[801] Hall, „Draft D", capitolul 25 (arhiva personală Hall).

[802] Tuchman, The Zimmermann Telegram, p. 151.

[803] Boghardt, The Zimmermann Telegram, pp. 78, 101, 105. Relatarea mea de aici este inevitabil prescurtată, căci s-ar putea scrie un volum întreg numai pe tema telegramei lui Zimmermann – aşa cum au făcut, de altfel, alţi autori. Pentru o lectură aprofundată, vezi mai întâi Tuchman, îndeosebi pentru eleganţa absolută cu care relatează povestea. Pentru studiile ceva mai actuale, însă, vezi cartea lui Boghardt, The Zimmermann Telegram (2012), şi cartea lui Gannon, Inside Room 40 (2010).

[804] Beesly, Room 40, p. 223.

[805] Tuchman, The Zimmermann Telegram, p. 185.

[806] Lansing, Memorandumuri private, 19 martie 1917 (arhiva personală Lansing).

[807] Lansing, Memorandumuri private, 20 martie 1917 (arhiva personală Lansing).

[808] Link, Wilson: Campaigns for Progressivism and Peace, p. 421.

[809] Sullivan, Our Time, pp. 272–273.

[810] Ediţia din 3 aprilie 1917 a ziarului The New York Times a publicat întregul discurs al lui Wilson pe prima pagină. Vezi şi Link, Wilson: Campaigns for Progressivism and Peace, pp. 422–426.

[811] The New York Times, 3 aprilie 1917.

[812] Churchill, The World Crisis, pp. 682–683. O autoare britanică de jurnale de la începutul secolului XX, lady Alice

Thompson, nu avea o părere foarte bună despre reţinerea Americii. Pe 27 februarie 1917, după scufundarea unui vas de linie al companiei Cunard, Laconia, ea a scris: „Preşedintele vrednic de dispreţ al Statelor Unite încă mai poate fi împins de la spate să observe acest nou ultraj al Germaniei. Încă mai face o mascaradă, spunând că reflectă asupra chestiunii...” În urma unei alte scufundări, pe 24 martie 1917, a scris: „Îmi închipui că Wilson va scrie încă o notă!! şi apoi acest nou act de barbarie se va scufunda în uitare. Sunt o naţiune minunată, care vorbeşte mult şi acţionează puţin – mă opresc aici” (Diaries of Lady Alice Thompson [Jurnalele lui lady Alice Thompson], volumele 2 şi 3, Documentul 15282, Muzeul Imperial al Războiului).

[813] Frost, German Submarine Warfare, p. 5.

[814] Sims, Victory at Sea, p. 43.

[815] Textual: „Floare-de-mai”, denumirea corabiei cu care au plecat de la Plymouth către Lumea Nouă, în 1620, primii separatişti englezi, denumiţi astăzi „Pelerini”. Erau 102 pasageri şi în jur de 30 de membri ai echipajului, primii colonişti europeni pe pământ american. (n. trad.)

[816] Sims, Victory at Sea, p. 51.

[817] Halpern, A Naval History of World War I, p. 359.

EPILOG: BUNURI PERSONALE

Într-o zi fierbinte de vară din iulie 1916, un pilot de port a intrat în biroul de informaţii despre nave din Parcul

Battery, în Manhattan, şi a invitat un grup de reporteri să-l însoţească într-o scurtă călătorie, cu un remorcher, în amonte pe fluviul Hudson, până la Yonkers, la nord de Manhattan, de unde urma să aducă o navă, adică s-o tragă după el în aval, către apele mai întinse şi mai sigure ale portului New York. În mod obişnuit, aceasta nu era o călătorie pe care reporterii să fi fost tentaţi s-o facă, dar era o zi sufocantă, iar pilotul zisese că aerul proaspăt avea să le prindă bine tuturor. Reporterii, printre care şi Jack Lawrence de la Evening Mail, au luat cu ei şi foarte mult alcool sau, în cuvintele lui Lawrence, „subzistenţă lichidă”. În timp ce remorcherul se apropia de cheiul de la Yonkers, reporterii au văzut că nava era un vechi vas de linie oceanic al companiei Cunard, Ultonia, acostat acolo pentru a prelua o încărcătură de cai pentru război. Era o navă mică şi avea un singur coş. „Atât de mânjită arăta, şi de murdară, şi cum nu se poate mai jalnică încât abia am putut s-o recunoaştem”[818], scria Lawrence. Coca neagră îi fusese vopsită gri, într-un mod neglijent. „Se luase mare parte din vopsea, conferindu-i o înfăţişare aparte, pătată.”

Ziua era moleşitoare, fluviul, liniştit şi, totuşi, nava se deplasa înclinându-se în mod straniu când spre babord, când spre tribord. Lawrence nu mai văzuse niciodată aşa ceva şi fenomenul i s-a părut „aproape supranatural”. Această balansare, le-a explicat pilotul, era provocată de sutele de cai aflaţi înăuntrul vasului. Simţind mişcarea, toţi caii legaţi de o parte a cocii se dădeau brusc în spate alarmaţi, provocând un uşor balans. La rândul său, acesta îi speria pe cai din nou şi-i făcea pe cei de pe partea cealaltă să dea înapoi. Balansarea dintr-o parte într-alta devenea mai pronunţată cu fiecare ciclu, până la punctul la care nava părea să fi fost izbită de valuri înalte. Aceasta, le-a explicat pilotul, se numea „furtună

cabalină”[819] şi, în anumite condiţii, putea să izbească o navă de chei şi să avarieze copastiile şi bărcile.

După ce remorcherul a tras lângă Ultonia, uşile în spatele cărora se afla încărcătura navei s-au deschis pentru a-i permite pilotului să intre. Soarele ardea. Înăuntrul calei întunecate stătea un om, umbrit de uşa de deasupra sa. Privea în jos la pilot şi la reporteri. Nu zâmbea. Lawrence l-a recunoscut de îndată: căpitanul William Thomas Turner. „Vechea sa uniformă albastră era şifonată şi murdară,” – scria Lawrence – „dar cascheta lui, care purta însemnele companiei de navigaţie Cunard, îşi păstra obişnuitul ei aspect elegant. Ţinuta personajului era în continuare mândră şi impunătoare.”[820]

Pilotul a urcat pe navă.

„Mă bucur să vă primesc la bord, domnule”, i-a spus Turner. „Ridicăm ancora imediat. Caii ăştia au luat-o razna.”

Lui Turner i se dăduse acea comandă în noiembrie 1915, după ce căpitanul de până atunci al vasului se îmbolnăvise în timpul unei opriri în Franţa. Turner fusese unicul căpitan disponibil pentru a-l înlocui. Chiar înainte ca el să plece de la Liverpool, ca să-şi preia comanda, preşedintele companiei Cunard, Alfred Booth, îl chemase în biroul său. Începuse să-şi ceară scuze pentru faptul că-l repartizase pe Turner pe un vas atât de modest, însă căpitanul îl oprise: „I-am spus că eu, unul, nu aveam nici un regret. M-aş fi dus pe mare şi cu o şalupă, dacă altfel nu se putea să plec din nou de pe uscat, întrucât mă săturasem să stau degeaba pe ţărm, în timp ce toţi ceilalţi erau plecaţi pe mare.”[821]

În decembrie 1916, compania Cunard l-a mutat din nou pe Turner, dându-i comanda Iverniei, un alt fost vas de pasageri, care acum era folosit în scopuri militare, cu toate că transporta nu cai, ci trupe. Nu i-a fost căpitan mult timp. La 1 ianuarie 1917, în timp ce se afla în Mediterana, în largul coastelor Cretei, vasul a fost torpilat şi scufundat, fapt care a dus la moartea a 153 de soldaţi şi de membri ai echipajului.[822] Turner a supravieţuit. Nava se deplasa în zigzag la momentul atacului.

Compania Cunard l-a făcut pe Turner căpitan-înlocuitor şi i-a încredinţat nava Mauritania din nou, însă faptul cu pricina reprezenta o slabă expresie a încrederii, căci nava se afla într-un doc uscat.

În 1918, Turner a fost nevoit să retrăiască dezastrul Lusitaniei când un judecător federal de la New York a iniţiat un proces menit să stabilească dacă responsabilă de pierderea navei era Cunard. Au fost combinate, în această procedură, 70 de procese iniţiate de rude şi de supravieţuitori americani. Şi de această dată, judecătorul a decis că singura cauză a dezastrului fusese atacul submarinului comandat de Schwieger şi că acesta trăsese două torpile.

Umilirea finală a lui Turner s-a produs mai târziu, odată cu publicarea cărţii în care Winston Churchill continua să-l învinuiască pe Turner pentru catastrofă şi, în ciuda faptului că ştia clar că nu aşa se petrecuseră lucrurile, reafirma că Lusitania fusese lovită de două torpile.

Bătrânul căpitan – „acest mare mititel”[823], cum îl numea prietenul său George Ball – supravieţuise scufundării Lusitaniei cu mândria intactă; supravieţuise scufundării Iverniei; dar acest nou afront l-a rănit. La vârsta de 64 de

ani, când compania Cunard le solicita căpitanilor să iasă la pensie, Turner a părăsit compania şi s-a dus în Australia, ca să încerce să reînnoade relaţiile cu familia de care se înstrăinase. A descoperit, însă, că viaţa de acolo nu i se potrivea. S-a întors în Anglia şi s-a retras la casa lui din Great Crosby, în afara oraşului Liverpool, ca să fie îngrijit de tovarăşa sa de-o viaţă, Mabel Every. Avea roiuri de albine în şase stupi pe care-i construise în curtea lui şi recolta mierea produsă. În timpul conversaţiilor, adeseori absent, îşi scotea ace de albină din braţe şi din gambe.

Se spunea despre Turner că era un om cât se poate de fericit, căruia îi plăcea, din când în când, o pipă bună. Spunea poveşti despre mare, dar niciodată pe aceea pe care cei mai mulţi voiau s-o audă. „Căpitanul Turner resimţea foarte acut pierderea Lusitaniei şi rareori pomenea cuiva despre asta”[824], scria domnişoara Every. Tăcerea lui era cea care le spunea prietenilor cât de greu îl apăsa dezastrul respectiv. Într-un răspuns adresat unei prietene de la Boston, care avea o atitudine compătimitoare faţă de el, Turner scria: „Sunt îndurerat pentru toţi bieţii oameni nevinovaţi, care şi-au pierdut vieţile, şi pentru ceilalţi, cărora le-a rămas doar să-i plângă pe cei dragi ai lor, dispăruţi”[825]. Dar asta era tot ce se arăta dispus a comenta cu privire la subiectul acesta, îi spusese el. „Iartă-mă, te rog, dacă nu spun mai multe, căci urăsc să mă gândesc sau să vorbesc despre asta.”

În acelaşi timp, nu era bântuit de nenorocire; nici nu rămăsese deprimat şi zdrobit în urma ei, aşa cum s-ar fi putut crede, la nivelul concepţiei populare. George Ball a scris: „Era un caracter mult prea puternic pentru a se consuma, gândindu-se la o chestiune care nu mai avea cum să fie îndreptată şi să-i îngăduie să-l tulbure şi să-l aducă în pragul depresiei – o stare pe care n-a manifestat-

o niciodată”[826]. Turner însuşi a spus, într-un interviu acordat ziarului The New York Times: „Sunt convins că s-au luat toate măsurile de precauţie şi că nimic din ce ar fi putut contribui la salvarea de vieţi în acea zi n-a fost lăsat nefăcut”[827].

Potrivit lui George Ball, Turner şi-a păstrat buna-dispoziţie: „Veselia şi hazul erau întotdeauna cât se putea de vizibile în compania lui, şi niciodată nu s-a dovedit incapabil de a le menţine atenţia şi amuzamentul tuturor celor din jurul său.”[828] Acest lucru a devenit mai dificil atunci când, odată trecut de vârsta de 70 de ani, cancerul i s-a infiltrat în colon. „Sărmanul om chiar s-a chinuit mult în ultimul an al vieţii”, a scris Ball.

Turner a murit la 24 iunie 1933, la vârsta de 76 de ani. „A murit la fel cum trăise,” – a scris Ball – „plin de curaj, de spirit şi fără să se plângă. Aşa a trecut în lumea de dincolo unul dintre marinarii curajoşi, iscusiţi, formaţi la vechea şcoală.”[829]

Nepoata lui Turner, Mercedes Desmore, a participat la înmormântare. Căpitanul a fost îngropat într-un cimitir din Birkenhead, pe malul stâng al râului Mersey, vizavi de docurile din Liverpool. Numele său a fost gravat la baza pietrei funerare a familiei, alături de o scurtă referinţă la Lusitania.

Un nou război a urmat şi, pe 16 septembrie 1941, un submarin nazist a torpilat şi scufundat nava britanică Jedmoor în largul Hebridelor Exterioare, omorând 31 din cei 36 de membri ai echipajului. Printre cei care şi-au pierdut vieţile atunci s-a numărat şi un marinar iscusit de 55 de ani, pe nume Percy Wilfred Turner – cel mai tânăr fiu al căpitanului Turner.

În aprilie 1917, Kapitänleutnant Walther Schwieger a primit comanda unui nou submarin, U-88, mai mare decât U-20 şi cu de două ori mai multe torpile. Câteva luni mai târziu, pe 30 iulie, a primit cea mai înaltă distincţie a Marinei germane, o frumoasă cruce albastră cu o denumire franceză, Pour le Mérite, poreclită Max cel Albastru. La vremea respectivă, era doar al optulea comandant de submarin care primea o asemenea distincţie, răsplata pentru faptul că navele pe care le scufundase însumau 190 000 de tone. Numai Lusitania reprezenta 16% din total.

La Londra, în Vechea Clădire a Amiralităţii, Camera 40 i-a urmărit pe Schwieger şi noul său submarin pe parcursul a patru drumuri de patrulare, dintre care unul a durat 19 zile. Cea de-a patra, începută pe 5 septembrie 1917, s-a dovedit a fi considerabil mai scurtă. La puţin timp după ce a pătruns în Marea Nordului, Schwieger a dat peste un vas-capcană britanic, HMS Stonecrop, unul dintr-o categorie de aşa-numite nave misterioase, care arătau, la prima vedere, asemenea unor cargouri vulnerabile, dar, în realitate, erau puternic înarmate. În timp ce încerca să scape, Schwieger a intrat cu nava într-un câmp de mine britanic. Nici el, nici echipajul său nu au supravieţuit, iar submarinul nu a mai fost găsit niciodată. Camera 40 a înregistrat pierderea printr-o foarte scurtă notă scrisă cu roşu: „Scufundat”[830].

În Danemarca, rezidenţii din zona de coastă au continuat să viziteze ţărmul pe care fostul său submarin, U-20, eşuase şi, din când în când, se urcau pe epavă, până când, în 1925, Marina daneză a distrus ce mai rămăsese din submarin, cu o explozie spectaculoasă. La momentul

respectiv, castelul, tunul de punte şi alte componente fuseseră deja înlăturate. Se găsesc astăzi într-un muzeu aflat pe malul mării, la Thorsminde, în Danemarca, pe o întindere austeră a ţărmului Mării Nordului.[831] Separat de baza lui şi brăzdat de rugină, castelul stă pe peluza din faţa muzeului cu toată măreţia unui frigider aruncat, o fantomă abandonată a terifiantului vas care a cutreierat mările cândva şi a schimbat istoria.

Căpitanul Reginald Hall, „Clipitorul”, a fost ridicat la rangul de cavaler, în 1918, pentru activitatea sa din Camera 40, cu toate că munca lui a fost ţinută secretă decenii întregi. Ulterior, a fost ales în Camera Comunelor din partea Partidului Conservator şi a rămas activ în politică de-a lungul anilor 1920. La un moment dat, în timpul unei greve generale din 1926, Partidul Conservator a fondat un ziar vremelnic, zis British Gazette, şi l-a pus pe Hall în funcţia de responsabil cu personalul. Redactor-şef era vechiul său şef, Winston Churchill. Tirajul a crescut vertiginos la un milion de exemplare pe zi, înainte ca greva să se încheie. Hall s-a retras din politică în 1929 şi s-a mutat într-o casă din New Forest, o zonă fermecătoare, cu păşune şi pădure, din sudul Angliei.

S-a apucat să publice o carte despre Camera 40 şi propriile sale isprăvi ca şef al spionajului, dar, în august 1933, Amiralitatea şi Ministerul de Externe, simţind o nouă perioadă întunecată planând peste lume, şi-au exprimat în mod clar nemulţumirea şi dorinţa ca povestea să rămână secretă. Hall şi-a retras manuscrisul, însă notele sale şi un număr de capitole terminate se găsesc astăzi în Arhivele Churchill de la Cambridge, în Anglia. Într-una dintre note, Hall jubilează: „Cât de simplu e spionajul!”[832]

Hall credea că, într-adevăr, noi necazuri urmau să se abată curând asupra Europei. A vizitat Germania şi Austria în 1934. Purtându-se întotdeauna ca un spion, a raportat Guvernului britanic observaţiile sale referitoare la mişcarea naţional-socialistă. De asemenea, i-a prezentat experienţa sa unui prieten din America. „Toţi tinerii sunt captivi”, scria el. „Oricine încearcă să nu devină nazist e hărţuit până când se răzgândeşte; o formă de cruzime în masă care există doar într-o astfel de ţară.” Şi adăuga: „Va fi de datoria FIINŢELOR UMANE cândva, în curând, să se ocupe de un câine turbat; când va veni vremea aceea, poporul tău va trebui să-şi aducă propria contribuţie”[833].

Când următorul război a început, Hall s-a alăturat Gărzii Naţionale a Marii Britanii. A devenit şeful spionajului, în cadrul acesteia. Sănătatea lui, niciodată bună, s-a înrăutăţit şi mai mult, pe măsură ce războiul avansa. În iulie 1943, unul dintre foştii săi spărgători de coduri, Claude Serocold, la vremea respectivă director al Hotelului Claridge’s, a făcut în aşa fel încât Hall să fie mutat într-unul dintre apartamentele hotelului, ca să-şi poată petrece în tihnă ultimele zile. La un moment dat, a venit un instalator să se ocupe de o problemă la baie. În ton cu caracterul respectabil al hotelului, instalatorul era îmbrăcat într-un costum negru. Hall i-a spus: „Prietene, dacă eşti antreprenorul de pompe funebre, să ştii c-ai ajuns prea devreme”[834]. A murit pe 22 octombrie 1943.

Între pasagerii supravieţuitori – care au primit cu toţii, din partea companiei Cunard, o reducere de 25% valabilă pe viaţă –, au avut loc căsătorii, s-au format prietenii pe viaţă şi au existat cel puţin doi sinucigaşi. Sora Ritei Jolivet, Inez, o violonistă renumită, nu fusese ea însăşi pasageră a Lusitaniei, dar soţul ei se numărase printre cei care-şi

pierduseră viaţa. A decis că nu putea să trăiască fără el şi, spre sfârşitul lunii iulie 1915, s-a împuşcat mortal. Cel puţin doi tineri care supravieţuiseră scufundării au fost ucişi ulterior în război.

Margaret Mackworth a trăit o serie complexă de efecte posttraumatice. Rezultatul pervers al grelei încercări prin care trecuse a fost eliminarea fricii de apă, de care suferea de mult timp, şi înlocuirea ei cu o groază exagerată de a fi prinsă într-un spaţiu închis, undeva sub apă. Această fobie a cuprins-o prima dată când a luat trenul care trecea prin tunelul de sub râul Severn. Era o călătorie pe care trebuia s-o facă des şi de fiecare dată, scria ea, „îmi imaginam încontinuu că tunelul ceda, că apa năvălea şi pasagerii erau prinşi, sufocaţi şi înecaţi, precum şobolanii în capcană, în acele cutiuţe care erau vagoanele”[835].

În ansamblu, însă, era de părere că dezastrul făcuse din ea o persoană mai bună. Căpătase o nouă încredere în sine. „Presupunând că m-ar fi întrebat cineva dacă m-aş fi comportat aşa cum ar fi trebuit într-un naufragiu, probabil c-aş fi avut cele mai serioase îndoieli”[836], a scris ea. „Şi iată c-am trecut prin această încercare fără să mă dezonorez.” Descoperise, de asemenea, spre surprinderea ei, că acea experienţă eliminase din mintea ei un puternic sentiment de oroare în faţa morţii, care o stăpânise din copilărie. „Nu prea înţeleg de ce sau cum s-a produs această schimbare”, scria ea. „Singura explicaţie pe care o pot da este că, atunci când stăteam întinsă pe spate în apa luminată de soare, eram – şi ştiam asta – foarte aproape de moarte.” Perspectiva n-o înspăimântase: „Mai degrabă, într-un anume fel, aveai un sentiment de protecţie, ca şi cum ar fi fost ceva plăcut.”[837]

Prietena şi colega ei de masă, Dorothy Conner, s-a alăturat ulterior efortului de război, lucrând într-o cantină din Franţa, în apropierea frontului. Pentru ajutorul oferit şi curajul său, francezii i-au acordat ordinul Croix de Guerre[838].

Tânărul Dwight Harris i-a oferit, până la urmă, inelul de logodnă iubitei sale, domnişoara Aileen Cavendish Foster. S-au căsătorit la 2 iulie 1915, la Londra. Băieţelul pe care-l salvase, Percy Richards, a ajuns la vârsta de 40 de ani, dar s-a sinucis pe 24 iunie 1949.

George Kessler, „Regele Şampaniei”, şi-a împlinit o promisiune pe care o făcuse în timp ce stătea în apă – că, dac-ar fi supravieţuit, avea să se dedice îngrijirii victimelor războiului. A întemeiat o fundaţie menită să ajute soldaţii şi marinarii care-şi pierduseră vederea în război.[839] Hellen Keller a devenit membră în consiliul de administraţie al fundaţiei, mai târziu dându-i numele ei: organizaţia activează şi astăzi sub denumirea de Hellen Keller International.

La cinci luni după dezastru, Charles Lauriat a scris o carte despre experienţa sa, intitulată Ultima călătorie a Lusitaniei. A devenit un succes de vânzări. Lauriat a continuat să vândă cărţi, manuscrise şi opere de artă, iar, în 1922, a făcut o reclamaţie împotriva Germaniei, prin Comisia Mixtă pentru Reclamaţii a Statelor Unite, solicitând despăgubiri pentru pierderea desenelor lui Thackeray şi a Poveştii de Crăciun a lui Dickens. Pretindea exact 51 399,31 de dolari, sumă care includea şi dobânda; comisia i-a acordat 10 000 de dolari. A murit la 28 decembrie 1937, la vârsta de 63 de ani. Necrologul său din ziarul Boston Globe menţiona faptul că, în decursul anilor, făcuse 60 de călătorii la Londra şi în Europa. O succesiune

de noi proprietari au dezvoltat compania Lauriat, până acolo încât a devenit un imperiu cu 120 de magazine „Lauriat's", însă această expansiune s-a produs prea repede, cu costuri prea mari, tocmai când librăriile începuseră să resimtă presiunea lanţurilor naţionale şi a vânzătorilor de pe internet. Compania a solicitat intrarea în insolvenţă în 1998 şi, un an mai târziu, şi-a încetat activitatea definitiv.[840]

Belle Naish, pasagera din Kansas City care îşi pierduse soţul, n-a mai putut să se uite, mult timp după dezastru, la un cer albastru, senin, fără să trăiască un sentiment intens că urma să se întâmple ceva rău.[841] Theodate Pope a trecut-o pe doamna Naish în testamentul ei, ca mulţumire pentru acel moment de pe puntea navei de salvare Julia, când Naish îşi dăduse seama că Theodate nu era, de fapt, moartă şi strigase după ajutor.

Recuperarea Theodatei a durat. Prietenii ei spiritualişti s-au mobilizat şi au aranjat să stea într-o casă privată din Cork. A sosit cu faţa încă tumefiată şi plină de vânătăi, purtând o combinaţie de haine pe care le selectase dintr-o colecţie donată de locuitorii din Queenstown. Familia care o găzduia a cazat-o într-o cameră de oaspeţi cu pereţi albi, ghivece cu lalele la ferestre şi un foc vioi de cărbuni. Până în acel moment, Theodate fusese într-un fel de transă emoţională, incapabilă să simtă prea multe. Dar acum, dintr-odată, în acea casă confortabilă, se simţea în siguranţă. „M-am prăbuşit într-un fotoliu şi, pentru prima oară, am plâns din tot sufletul."[842] A primit scrisori de consolare. Mary Cassatt i-a scris: „Dac-ai fost salvată, s-a întâmplat pentru că mai ai ceva de făcut pe lumea asta"[843].

Pentru a-şi desăvârşi recuperarea, Theodate s-a dus la Londra, la Hotelul Hyde Park. Henry James o vizita în mod regulat. Theodate s-a descris pe sine ca fiind „atât de epuizată şi de şocată”[844], încât aţipea în prezenţa lui, dar, de fiecare dată când se trezea, el era tot acolo, „cu ambele mâini pe capătul bastonului său, atât de nemişcat, încât arăta ca o gravură mezzotinto”. Deşi, în cursul vizitei sale anterioare, considerase că Anglia era o ţară adorabilă, acum i se părea completamente schimbată. „Nici nu poţi să-ţi imaginezi atmosfera de război de aici”, i-a scris ea mamei sale. „Este sufocantă, este atât de... nu deprimantă, ci atât de constant prezentă în gândurile şi pe buzele tuturor.”[845] S-a întors la casa ei dragă, Hill-Stead. Mult timp după cele petrecute, a îndurat insomnii severe şi coşmaruri în care-şi căuta însoţitorul de pe Lusitania, pe tânărul Edwin Friend. În cele mai grele nopţi, o verişoară se plimba prin casă alături de ea, până când Theodate se calma îndeajuns, cât să se întoarcă în pat.

În cele din urmă, a acceptat „inelul de aur” şi s-a măritat cu un fost ambasador al Statelor Unite în Rusia, John Wallace Riddle. Şi-a îndeplinit scopul de a crea o şcoală progresistă pentru băieţi, în memoria răposatului ei tată. A construit-o la Avon, în Connecticut, şi a numit-o Avon Old Farms School, şcoală care continuă să existe şi astăzi.

Însoţitorul ei, Edwin Friend, dispăruse, într-adevăr, însă, potrivit relatărilor unor membri ai reconstituitei Societăţi Americane pentru Cercetări Parapsihologice, vizitase grupul de câteva ori.[846]

---

[818] Lawrence, When the Ships Came In, pp. 131–132.

[819] Lawrence, When the Ships Came In, p. 132.

[820] Lawrence, When the Ships Come In, p. 133.

[821] The New York Times, 21 noiembrie 1915.

[822] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 161; Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, p. 172.

[823] Scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[824] Scrisoare a lui Mabel Every către Adolf Hoehling, [4] mai 1955 (arhiva personală Hoehling); Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 161; scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[825] Scrisoare a lui William Thomas Turner către domnişoara Brayton, 10 iunie 1915, D42/PR13/29 (Arhivele companiei Cunard).

[826] Scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[827] The New York Times, 21 noiembrie 1915.

[828] Scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[829] Scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[830] Registrul „Tactical Formation of Submarines: Summary of Submarine Cruises” („Formaţia tactică de submarine. Rezumat al croazierelor de submarine”). Notă: 5 septembrie 1917, în Arhivele Amiralităţii, ADM 137/4128

(Arhivele Naţionale ale Marii Britanii); vezi şi Grant, U-Boat Intelligence, pp. 73, 185.

[831] Muzeul este Strandingsmuseum St. George, Thorsminde, Danemarca, la doar câţiva paşi de Marea Nordului. Castelul submarinului U-20 se află pe o peluză din faţa muzeului, golit de toate încuietorile şi echipamentele. Tunul de punte al lui Schwieger, cândva foarte precis de criminal, se află în interiorul muzeului, faţă în faţă cu o vitrină în care sunt expuse alte piese ale submarinului. Pentru mai multe informaţii despre muzeu, vezi website-ul acestuia la adresa: http://www.strandingsmuseet.dk/about-us.

[832] „Rough Notes” („Note brute”), Hall 2/1 (arhiva personală Hall).

[833] Scrisoare a lui Hall către Percy Madeira, 6 octombrie 1934, Hall 1/6 (arhiva personală Hall).

[834] Ramsay, „Blinker” Hall, p. 299.

[835] Mackworth, This Was My World, p. 262.

[836] Mackworth, This Was My World, p. 259.

[837] Mackworth, This Was My World, p. 260.

[838] „Crucea de Război”. (fr. – n. trad.)

[839] „Compliments of George Kessler”, în American Menu, 14 aprilie 2012, p. 12.

[840] Pentru istoria mai recentă a magazinului Lauriat, vezi ziarul Boston Globe, 1 octombrie 1972, 19 mai şi 13 iunie 1999.

[841] Kansas City Star, 15 iunie 1919 (prin amabilitatea lui Mike Poirier).

[842] Katz, Dearest of Geniuses, p. 121.

[843] Cunningham, My Godmother, p. 51.

[844] Katz, Dearest of Geniuses, p. 122.

[845] Katz, Dearest of Geniuses, p. 125.

[846] Hoehling şi Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, p. 171.

SURSE ŞI MULŢUMIRI

TUNUL DE LA MUZEU

În cronologia prăfuită a evenimentelor mondiale, care mi-a rămas în minte din timpul liceului, afacerea Lusitania reprezenta evenimentul cel mai neînsemnat, băgat undeva între Războiul Civil şi atacul de la Pearl Harbor[847]. Aveam dintotdeauna impresia – împărtăşită de mulţi, bănuiesc – că scufundarea l-a determinat pe preşedintele Woodrow Wilson să declare imediat război Germaniei, când America, de fapt, a intrat în Primul Război Mondial abia după doi ani – perioadă echivalentă cu jumătate din durata războiului. Dar acesta a fost doar unul dintre multiplele aspecte ale acestui episod care m-au luat prin surprindere. Pe măsură ce am început să citesc despre subiect şi să cercetez arhivele din America şi Marea

Britanie, am ajuns în situaţia de a fi simultan intrigat, fermecat şi mişcat.

Ceea ce m-a atras în mod special a fost abundenţa de materiale disponibile, cu ajutorul cărora puteam să spun povestea într-o manieră cât se poate de însufleţită – comori arhivistice, precum telegrame, interceptări de mesaje radio, mărturii ale supravieţuitorilor, registre secrete cu date obţinute din spionaj, jurnalul de război al însuşi căpitanului-locotenent Schwieger, scrisorile de dragoste ale lui Edith Galt şi chiar un film de la ultima plecare a Lusitaniei din portul New York. Toate laolaltă alcătuiau o paletă de culori dintre cele mai bogate. Nu pot decât să sper că le-am folosit în modul cel mai bun cu putinţă.

Descoperirea tuturor acestor lucruri a reprezentat jumătate din bucuria cercetării. Orice carte este o expediţie pe tărâmuri necunoscute, având o componentă fizică şi una intelectuală, deopotrivă. Călătoria intelectuală te poartă adânc într-un subiect, până la punctul în care dobândeşti un nivel de experienţă. Cu toate că vorbim de o experienţă focalizată. Sunt expert în Primul Război Mondial? Nu. Ştiu multe despre Lusitania şi submarinele din perioada Primului Război Mondial? Da. Voi mai scrie vreodată o carte despre un vas care s-a scufundat sau despre războiul submarin? Cel mai probabil, nu.

Mai ales călătoria fizică s-a dovedit fascinantă, în moduri pe care nu le anticipasem. La un moment dat, m-am aflat la bordul navei Queen Mary 2[848], a companiei Cunard, în mijlocul unei furtuni de gradul 10 pe scara Beaufort, care a survenit în timpul unei traversări de la New York la Southampton. Altădată, am zis că-mi ies din minţi, când m-am rătăcit groaznic la Hamburg, din cauza unui aparat

GPS cu instrucţiuni în limbă germană, care fusese, fără ştiinţa mea, setat pentru alt oraş, dar încerca, totuşi, să mă ghideze către hotelul meu. M-am simţit ca un personaj din filmul Identitatea lui Bourne[849], virând aiurea pe alei şi băgându-mă în fundături, până când mi-am dat seama că nici un sistem de navigaţie GPS n-ar trimite vreodată un şofer în direcţia greşită, pe o stradă cu sens unic. Drumurile m-au dus apoi către nord până la Thorsminde, în Danemarca (şi asta, în februarie!), iar către sud, până la Universitatea Christopher Newport, din Newport News, Virginia; către vest, până la Biblioteca „Hoover” de la Universitatea Stanford; şi până în diferite puncte din est, inclusiv la Biblioteca Congresului şi Arhivele Naţionale ale Statelor Unite, veşnic extraordinare, şi la mai mult decât ademenitoarele arhive de la Londra, Liverpool şi Cambridge. Va exista întotdeauna o Anglie, iar asta mă face să fiu nespus de bucuros.

De-a lungul itinerarului, am avut parte de momente revelatoare de tăcere, în care trecutul şi prezentul s-au întâlnit pentru o clipă, iar istoria a devenit un lucru tactil. Pentru astfel de momente trăiesc. Abia m-am aşezat să lucrez la Biblioteca „Hoover” de la Universitatea Stanford, că un arhivist mi-a adus, în mod cu totul neaşteptat, un fragment de bordaj de la o barcă de salvare, imprimat cu numele Lusitania, care fusese găsit iniţial lângă trupul unui pasager, adus de apă la mal. La Strandingsmuseum St. George din Thorsminde, în Danemarca, am stat lângă tunul de punte al submarinului U-20 şi l-am atins – chiar tunul care scufundase vasul Earl of Lathom –, pozând în tot felul de ipostaze care, după cum am fost asigurat de soţia mea, erau mai mult decât tembele. La Arhivele Naţionale ale Marii Britanii din Kew – bine păzite de lebede –, am deschis un sertar în care am găsit însăşi cartea cu coduri,

SKM, sau Signalbuch der Kaiserlichen Marine, obţinută de ruşi şi încredinţată Camerei 40 în 1914. Unul dintre momentele cele mai intense a fost atunci când mi s-a permis, la Universitatea din Liverpool, depozitară a arhivei companiei Cunard, să văd fotografii de la morgă ale victimelor de pe Lusitania. Astfel de momente au asupra ta un efect asemănător celui resimţit atunci când îţi bagi un deget într-o priză electrică, la tensiune moderată. Efectul este întotdeauna reconfortant, deoarece oricât de mult m-aş cufunda într-o temă, tot îmi place să am dovada concretă, fizică, a faptului că evenimentele despre care scriu s-au petrecut într-adevăr.

În mod straniu, cu o săptămână înainte să-i trimit editorului meu varianta iniţială a manuscrisului, feribotul coreean Sewol s-a scufundat în Marea Galbenă, supunând câteva sute de elevi unei experienţe foarte apropiate de cea a pasagerilor de pe Lusitania. Tocmai terminasem, într-o dimineaţă, de rescris un pasaj despre înclinarea severă a Lusitaniei şi felul în care aceasta îngreunase lansarea bărcilor de salvare, când, accesând site-ul CNN, câteva minute mai târziu, am citit că exact acelaşi fenomen se petrecuse pe Sewol.

Călătoria mea pe Queen Mary 2 – o navă şi frumoasă, şi elegantă, apropo – mi-a oferit perspective nepreţuite asupra naturii deplasărilor transoceanice. Chiar şi astăzi, atunci când te afli în mijlocul Atlanticului, eşti foarte singur şi departe de cei care ţi-ar putea veni în ajutor, în cazul în care s-ar întâmpla ceva catastrofal. Spre deosebire de pasagerii de pe Lusitania, înainte să plecăm de la New York, tuturor ni s-a cerut să probăm vestele de salvare. Nimeni n-a fost scutit, indiferent de cât de multe călătorii efectuaseră deja unii pasageri. Treaba era serioasă şi,

sincer, oarecum înfricoşătoare, deoarece probarea unei veste de salvare te forţează să-ţi imaginezi inimaginabilul.

Când scrii despre Lusitania, trebuie să analizezi şi să evaluezi informaţiile care apar în cărţi deja publicate pe acest subiect. Există minciuni şi informaţii false, iar acestea, odată scăpate în circuitul ştiinţific, apar şi reapar întruna, cu note de subsol care trimit mereu înapoi la unii şi aceiaşi vinovaţi. Din fericire, am avut parte de un îndrumător care m-a ajutat cu toate aceste probleme, Mike Poirier din Pawtucket, Rhode Island, un istoric amator care, foarte probabil, ştie mai multe despre Lusitania şi pasagerii ei decât orice alt om în viaţă şi care mi-a citit manuscrisul pentru a depista lucruri care i-ar fi putut face pe pasionaţii de Lusitania să se tăvălească pe jos de râs. Rămâi cu impresia că lui Mike îi pasă de pasagerii de pe „Lucy”, de parcă ar fi fost nepoţii şi nepoatele lui. Ajutorul său a fost nepreţuit. Am fost ajutat, de asemenea, de un alt pasionat de Lusitania, Geoffrey Whitfield, care mi-a fost ghid prin oraşul Liverpool din zilele noastre. Însă trebuie să spun că, dacă mai există greşeli în această carte, vina este exclusiv a mea.

Cât despre evaluările ritmului şi ale integrităţii narative – în ce măsură cartea mergea sau nu –, m-am bazat pe echipa mea de încredere, care evaluează critic şi corectează în mod detaliat un text, minunaţii mei prieteni Carrie Dolan şi Penny Simon, prietenul şi agentul meu David Black, şi arma mea secretă – soţia mea – Christine Gleason, ale cărei notiţe de pe marginile paginilor – feţe zâmbitoare, ochi din care curg lacrimi, săgeţi care arată în jos şi lungi rânduri de zzzzz-uri – au reprezentat, ca întotdeauna, indicatoare excelente referitoare la unde anume greşisem şi ce anume făcusem bine. Editoarea mea

de la Crown Publishing, Amanda Cook, mi-a scris o scrisoare de 11 pagini, în care mi-a oferit un plan strălucit de ajustare a naraţiunii. S-a dovedit a fi o maestră în arta elogierii, vârându-mi, în acelaşi timp, mici cuţite sub fiecare dintre unghii, împingându-mă de la spate de-a lungul unei luni de renovare narativă, care a reprezentat, probabil, cea mai intensă experienţă în materie de scris din viaţa mea. Îi mulţumesc, de asemenea, redactoarei Elisabeth Magnus pentru că m-a salvat, nelăsându-mă să afirm că unul dintre personaje se angajase în practica indiscutabil periculoasă de a se îmbrăca în „flăcări” sau că pasagerii se îmbarcaseră „vociferând”. Trebuie, desigur, să le mulţumesc celor trei super-eroi – termenul îmi aparţine – de la Crown, Maya Mavjee, Molly Stern şi David Drake, despre care mărturisesc următoarele: sunt mult mai capabili decât mine să se descurce cu cocteilurile. De asemenea, le mulţumesc lui Chris Brand şi Darren Haggar pentru o copertă cu adevărat excelentă. Şi, în sfârşit, aplauze pentru adevăraţii eroi, Emma Berry şi Sarah Smith.

În cursul cercetărilor mele, am încercat, ori de câte ori a fost posibil, să mă bazez pe materiale de arhivă, însă anumite lucrări secundare s-au dovedit a avea o valoare deosebită: monumentala biografie a lui Woodrow Wilson, în mai multe volume, scrisă de Arthur S. Link şi intitulată, cum altfel, decât Wilson – cel mai valoros volum fiind, pentru mine, The Struggle for Neutrality, 1914–1915; mai recentul Wilson scris de A. Scott Berg; tulburătorul volum The First World War, de John Keegan; The First World War, de Martin Gilbert; The Schlieffen Plan, de Gerhard Ritter; cartea lui Lowell Thomas din 1928, despre submarinele din Primul Război Mondial şi echipajele lor, Raiders of the Deep; Germany’s High Sea Fleet in the World War, de

Reinhard Scheer; The World Crisis, 1911–1918, de Winston Churchill; The War Plans of the Great Powers, 1880–1914, de Paul Kennedy; şi manualul The German Submarine War, 1914–1918, de R.H. Gibson şi Maurice Prendergast.

Mi-au plăcut în mod deosebit numeroasele lucrări de istorie intimă – memorii, autobiografii, jurnale –, peste care am dat în cursul cercetărilor mele, cu toate că acestea, bineînţeles, trebuie tratate cu o atenţie deosebită, dat fiind faptul că memoria îşi pierde din conţinut, cu timpul, precum şi datorită agendelor ascunse. Cea mai mare valoare a acestora e dată de furnizarea de mici detalii referitoare la felul în care viaţa era trăită cândva. Printre aceste lucrări se numără: Starling of the White House, a unuia dintre oamenii lui Wilson din Serviciul Secret, Edmund W. Starling (scrisă de Thomas Sugrue, pe baza relatării lui Starling) – ea m-a dus la bordul trenului cu care a călătorit Wilson în luna de miere; Woodrow Wilson: An Intimate Memoir, scrisă de doctorul lui Wilson, Cary T. Grayson; My Memoir, de Edith Bolling Wilson; Commodore, de James Bisset; Voyage of the Deutschland, de Paul Koenig; The Journal of Submarine Commander von Forstner, de Georg-Gunther Freiherr von Forstner; The Lusitania’s Last Voyage, de Charles E. Lauriat, Jr.; This Was My World, de Margaret Mackworth (Vicontesa Rhondda); şi When the Ships Came In, de Jack Lawrence. O altă lucrare de acest fel, cu caracter intim, importantă întrucât m-a familiarizat cu înalta societate britanică dinainte de război, a fost Lantern Slides: The Diaries and Letters of Violet Bonham Carter, 1904–1914, editată de Mark Bonham Carter şi Mark Pottle, care mi s-a părut din cale-afară de fermecătoare. Mărturisesc: m-am îndrăgostit puţin de Violet, fiica primului-ministru Herbert Henry Asquith.

Lista de referinţe care urmează nu e nicidecum exhaustivă: citarea fiecărui fapt ar necesita un volum însoţitor şi ar fi extrem de obositoare. Menţionez tot materialul citat şi orice altceva care, pentru un motiv sau altul, necesită atenţie sau detaliere sau care ar putea să determine vreun pasionat de Lusitania să dea foc unei bărci de salvare pe peluza din faţa casei mele. Am inclus în listă mici poveşti pe care nu le-am putut integra în naraţiunea principală, dar care m-au impresionat ca poveşti care, chiar şi aşa, merită spuse, datorită perspectivelor indirecte pe care le oferă, dar şi pentru cel mai bun motiv dintre toate: uite de-aia.

---

[847] Port de pe insula Oahu din Hawaii, la vest de Honolulu, unde se află sediul Flotei din Pacific a Statelor Unite. Pe 7 decembrie 1941, vasele americane aflate aici au fost atacate prin surprindere de o întreagă flotilă aeriană japoneză. Acest atac a constituit pretextul intrării Statelor Unite în al Doilea Război Mondial. (n. trad.)

[848] Pachebot transatlantic al companiei Cunard, cel mai mare vas oceanic de pasageri construit vreodată, lansat la apă în 2003. (n. trad.)

[849] The Bourne Identity (2002), film în regia lui Doug Liman, cu Matt Damon în rolul fostului agent secret Jason Bourne, devenit amnezic. (n. trad.)

BIBLIOGRAFIE

Colecţii arhivistice

Baker, James – Papers (Documente), Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

BBC Written Archives Centre (Centrul Arhivelor Scrise ale BBC), Caversham, Reading, Marea Britanie.

Bailey, Thomas Andrew, and Paul B. Ryan Collection (Colecţia Bailey şi Ryan), Arhivele Institutului Hoover, Universitatea Stanford, Stanford, California.

Bruford, Walter Horace – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Bryan, William Jennings – Papers (Documente), Divizia de Manuscrise a Bibliotecii Congresului, Washington, D.C.

Churchill, Winston – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Clarke, William F. – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Cunard Archives (Arhivele Companiei Cunard), Biblioteca Sydney Jones, Universitatea din Liverpool, Anglia (prin amabilitatea Universităţii din Liverpool).

Denniston, Alexander Guthrie – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Fisher, Jacky – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Hall, William Reginald – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Harris, Dwight – Papers (Documente), New York Historical Society (Societatea Istorică din New York), New York (Dosarul: BV Lusitania, MS 1757 – prin amabilitatea Societăţii Istorice din New York).

Hoehling, Adolf şi Mary Hoehling – Papers (Documente), RMS Lusitania Collection (Colecţia Lusitania), Muzeul şi Biblioteca Marinarilor, Universitatea Christopher Newport, Newport News, Virginia.

Hook, Hereward – Papers (Documente), Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

Jellicoe, John – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Kell, Vernon – Papers (Documente), Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

Lansing, Robert – Papers (Documente), Divizia de Manuscrise a Bibliotecii Congresului (Secţiunea Jurnale şi Memorandumuri Private), Washington, D.C.

Lorimer, D. – Papers (Documente), Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

Maritime Archives (Arhivele maritime), Muzeul Maritim Merseyside, Liverpool, Anglia.

McAdoo, William Gibbs – Papers (Documente), Divizia de Manuscrise a Bibliotecii Congresului, Washington, D.C.

National Archives of the United Kingdom (Arhivele Naţionale ale Marii Britanii – materiale citate în conformitate cu legea britanică a liberului acces la informaţiile referitoare la Guvern) – Kew, Anglia.

Prichard, Doamna G.S. – Papers (Documente), Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

Riddle, Theodate Pope – Papers (Documente), Muzeul Hill-Stead, Farmington, Connecticut

U.S. Department of State (Departamentul de Stat al Statelor Unite), Papers Relating to the Foreign Relations of the United States (Documente privitoare la relaţiile externe ale Statelor Unite), 1915 (Supliment: Războiul Mondial, Colecţiile Digitale de la Universitatea Statului Wisconsin).

U.S. National Archives and Records Administration (Administraţia Arhivelor şi Documentelor Naţionale a Statelor Unite) – College Park, Maryland.

U.S. National Archives and Records Administration (Administraţia Arhivelor şi Documentelor Naţionale a Statelor Unite) – New York, New York.

Wilson, Woodrow – Papers (Documente), Divizia de Manuscrise a Bibliotecii Congresului, Washington, D.C.

Cărţi şi articole academice

Albertini, Luigi – The Origins of the War of 1914 (Originile războiului din 1914 – traducere din limba italiană de Isabella M. Massey), Londra, Oxford University Press, 1953.

Bailey, Thomas A. – German Documents Relating to the Lusitania (Documente germane referitoare la Lusitania), în Journal of Modern History, 8, nr. 3, Septembrie 1936, pp. 320–337 • The Sinking of the Lusitania (Scufundarea Lusitaniei), în American Historical Review, 41, nr. 1 (Octombrie 1935), pp. 54–73.

Bailey, Thomas A. şi Paul B. Ryan – The Lusitania Disaster: An Episode in Modern Warfare and Diplomacy (Dezastrul Lusitaniei. Un episod al războiului şi diplomaţiei moderne), New York, Free Press, 1975.

Ballard, Robert şi Spencer Dunmore – Exploring the Lusitania: Probing the Mysteries of the Sinking That Changed History (Cercetarea Lusitaniei. Sondarea misterelor scufundării care a schimbat cursul istoriei), Toronto, Warner/Madison Press, 1995.

Beesly, Patrick. Interview – Sinking of the Lusitania (Interviu – Scufundarea Lusitaniei), Muzeul Imperial al Războiului, Londra • Room 40: British Naval Intelligence, 1914–1918 (Camera 40. Spionajul naval britanic, 1914–1918), Londra, Hamish Hamilton, 1982.

Berg, Scott A. – Wilson, New York, G.P. Putnam’s Sons, 2013.

Bernstorff, contele Johann-Heinrich von – My Three Years in America (Cei trei ani ai mei în America), New York, Scribner’s Sons, 1920.

Birnbaum, Karl E. – Peace Moves and U-Boat Warfare (Mişcările pentru pace şi războiul submarinelor), Stockholm, Almqvist şi Wiksell, 1958.

Bisset, James – Commodore: War, Peace, and Big Ships (Comodor. Războiul, pacea şi navele mari), Londra, Angus şi Robertson, 1961.

Bixler, Julius Seelye – William James and Immortality (William James şi nemurirea), în Journal of Religion, 5, nr. 4 (Iulie 1925), pp. 378–396.

Black, Jeremy – The Great War and the Making of the Modern World (Marele Război şi crearea lumii moderne), New York, Continuum, 2011.

Boghardt, Thomas – The Zimmermann Telegram: Intelligence, Diplomacy, and America's Entry into World War I (Telegrama lui Zimmermann. Spionaj, diplomaţie şi cum a intrat America în Primul Război Mondial), Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 2012.

Bolze, Thomas A. – From Private Passion to Public Virtue: Thomas B. Lockwood and the Making of a Cultural Philanthropist, 1895–1935 (De la pasiunea privată la virtutea publică. Thomas B. Lockwood şi formarea unui filantrop cultural, 1895–1935), în Libraries and the Cultural Record (Bibliotecile şi registrul cultural), 45, nr. 4 (2010), pp. 414–441.

Breemer, Jan S. – Defeating the U-Boat: Inventing Antisubmarine Warfare (Înfrângerea submarinului. Inventarea războiului anti-submarin), Newport (Rhode Island), Naval War College Press, 2010.

Brooks, Sydney – The United States and the War: A British View (Statele Unite şi războiul. O viziune britanică), în North American Review, 201, nr. 711 (Februarie 1915), pp. 231–240.

Broomfield, Andrea – The Night the Good Ship Went Down (Noaptea în care marele vapor s-a scufundat), în Gastronomica, 9, nr. 4 (Toamna 2009), pp. 32–42.

Bullard, Melissa Meriam, S.R. Epstein, Benjamin G. Kohl şi Susan Mosher Stuard – Where History and Theory Interact: Frederic C. Lane on the Emergence of Capitalism (Unde interacţionează istoria şi teoria. Frederic C. Lane despre apariţia capitalismului), în Speculum, 79, nr. 1 (Ianuarie 2004), pp. 88–119.

Carter, Mark Bonham şi Mark Pottle (editori) – Lantern Slides: The Diaries and Letters of Violet Bonham Carter, 1904–1914 (Plăcile de sticlă. Jurnalele şi scrisorile Violetei Bonham Carter, 1904–1914), Londra, Weidenfeld & Nicolson, 1996.

Churchill, Winston S. – The World Crisis, 1911–1918 (Criza mondială, 1911–1918), Londra, Thornton Butterworth, 1931 (reeditare; ed. I – 1923).

Clark, Alan – The Donkeys (Catârii), Londra, Pimlico, 1961.

Clements, Kendrick A. – Woodrow Wilson and World War I (Woodrow Wilson şi Primul Război Mondial), în Presidential Studies Quarterly, 34, nr. 1 (Martie 2004), pp. 62–82.

Compton-Hall, Richard – Submarine Boats (Navele submarine), New York, Arco, 1983.

Cooper, John Milton, Jr. – The Vanity of Power: American Isolationism and the First World War, 1914–1917 (Vanitatea puterii. Izolaţionismul american şi Primul Război Mondial, 1914–1917), Westport (Connecticut), Greenwood, 1969 • Walter Hines Page: The Southerner as American, 1855–1918 (Walter Hines Page. Sudistul ca american, 1855–1918), Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1977 • Woodrow Wilson, New York, Knopf, 2009.

Crow, Duncan – A Man of Push and Go: The Life of George Macaulay Booth (Un om de nădejde. Viaţa lui George Macaulay Booth), Londra, Rupert Hart-Davis, 1965.

Cullen, Fintan – The Lane Bequest (Moştenirea Lane), în Field Day Review, 4 (2008), pp. 187–201.

Cummins, Cedric C. – Indiana's Reaction to the Submarine Controversy of 1915 (Reacţia Indianei la controversa legată de submarine din 1915), în Indiana Magazine of History, 40, nr. 1 (Martie 1944), pp. 1–32.

The Cunard Liner Lusitania (Vasul de linie Lusitania al companiei Cunard), în Journal of the American Society for Naval Engineers, 19, nr. 4 (Noiembrie 1907), pp. 933–983.

Cunningham, Phyllis Fenn – My Godmother: Theodate Pope Riddle (Naşa mea, Theodate Pope Riddle), Canaan (New Hampshire), Phoenix, 1983.

Devlin, Patrick – Too Proud to Fight: Woodrow Wilson's Neutrality (Prea mândru ca să lupte. Neutralitatea lui Woodrow Wilson), New York, Oxford University Press, 1975.

Directory of Directors (Anuarul directorilor), City of Boston (Municipalitatea Boston), Boston, Bankers' Service Co., 1905.

Doerries, Reinhard R. – Imperial Challenge: Ambassador Count Bernstorff and German American Relations, 1908–1917 (Provocarea imperială. Contele-ambasador Bernstorff şi relaţiile germano-americane, 1908–1917), Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1989.

Doyle, Sir Arthur Conan – Danger! (Primejdie!), în Danger! and Other Stories (Primejdie! şi alte povestiri), Londra, John Murray, 1918.

Egan, Timothy – Short Nights of the Shadow Catcher (Scurtele nopţi ale vânătorului de umbre), Boston, Houghton Mifflin, 2013.

Figueiredo, Peter de – Symbols of Empire: The Buildings of the Liverpool Waterfront (Simbolurile Imperiului. Clădirile de pe ţărmul mării de la Liverpool), în Architectural History, 46 (2003), pp. 229–254.

Fontenoy, Paul – Submarines: An Illustrated History of Their Impact (Submarinele. O istorie ilustrată a impactului lor), Weapons and Warfare, Santa Barbara (California), ABC-CLIO, 2007.

Forstner, Georg-Günther Freiherr von – The Journal of Submarine Commander Von Forstner (Jurnalul comandantului de submarin Von Forstner), Boston, Houghton Mifflin, 1917.

Fox, Stephen – Transatlantic: Samuel Cunard, Isambard Brunel, and the Great Atlantic Steamships (Transatlantic.

Samuel Cunard, Isambard Brunel şi marile vapoare cu aburi ale Atlanticului), New York, HarperCollins, 2003.

Frost, Wesley – German Submarine Warfare: A Study of Its Methods and Spirit (Războiul submarinelor germane. Studiu asupra metodelor şi spiritului său), New York, D. Appleton, 1918.

Frothingham, Thomas G. – The Naval History of the World War (Istoria navală a războiului mondial), vol. 1, Cambridge (Massachusetts), Harvard University Press, 1925.

Gannon, Paul – Inside Room 40: The Codebreakers of World War I (În interiorul Camerei 40. Spărgătorii de coduri din Primul Război Mondial), Hersham (Surrey, Marea Britanie), Ian Allan, 2010.

Garzke, William H., Jr., D.K. Brown, A.D. Sandiford, J.Woodward şi P.K. Hsu – The Titanic and Lusitania: A Final Forensic Analysis (Titanicul şi Lusitania. O ultimă analiză medico-legală), în Marine Technology, 33, nr. 4 (Octombrie 1996), pp. 241–289.

German Submarine Activities on the Atlantic Coast of the United States and Canada (Activităţile submarinelor germane pe coasta atlantică a Statelor Unite şi Canadei), Departamentul Marinei Militare a Statelor Unite, Washington, D.C., GPO, 1920.

Gibson, R.H. şi Maurice Prendergast – The German Submarine War 1914–1918 (Războiul german al submarinelor, 1914–1918), Uckfield (East Sussex), Naval and Military Press, 2003 (reeditare; ed. I – 1931).

Gilbert, Martin – The First World War (Primul Război Mondial), New York, Henry Holt, 1994.

Grant, Robert M. – U-Boat Intelligence, 1914–1918 (Spionajul submarinelor, 1914–1918), North Haven (Connecticut), Archon Books, 1969.

Grayson, Cary T. – Woodrow Wilson: An Intimate Memoir (Woodrow Wilson. Un jurnal intim), Washington, D.C., Potomac Books, 1977 (reeditare; ed. I – 1960).

Halpern, Paul G. – A Naval History of World War I (O istorie navală a Primul Război Mondial), Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 2012.

Hart, Peter – Gallipoli, New York, Oxford University Press, 2011.

Hazen, David W. – Giants and Ghosts of Central Europe (Giganţii şi fantomele Europei Centrale), Portland (Oregon), Metropolitan Press, 1933.

Hendrick, Burton J. – The Life and Letters of Walter H. Page (Viaţa şi scrisorile lui Walter H. Page), vol. 1–3, Garden City (New York), Doubleday, Page, 1922.

Hoehling, Adolf A. şi Mary Hoehling – The Last Voyage of the Lusitania (Ultima călătorie a Lusitaniei), Londra, Longmans, Green, 1957.

Holbourn, Ian B. Stoughton – The Isle of Foula (Insula Foula), Edinburgh, Birlinn, 2001 (reeditare; ed. I – 1938).

Horgan, John J. – Parnell to Pearse: Some Recollections and Reflections (Parnell către Pearse. Câteva rememorări şi

reflecţii), Dublin, University College Press, 2009 (reeditare; ed. I – 1949).

Hough, Richard – Winston and Clementine (Winston şi Clementine), Londra, Transworld, 1990.

Houston, David F. – Eight Years with Wilson’s Cabinet, 1913 to 1920 (Opt ani de Cabinet Wilson, 1913–1920), New York, Doubleday, Page, 1926.

James, Adm. William – The Code Breakers of Room 40 (Spărgătorii de coduri din Camera 40), New York, St. Martin’s Press, 1956.

James, William – Address of the President Before the Society for Psychical Research (Alocuţiunea Preşedintelui în faţa Societăţii de Cercetări Psihice), în Science, n.s., 3, nr. 77 (19 Iunie 1896), pp. 881–888.

Kahn, David – The Codebreakers: The Story of Secret Writing (Spărgătorii de coduri. Istoria scrisului secret), New York, Macmillan, 1967.

Kalafus, Jim, Michael Poirier, Cliff Barry şi Peter Kelly – Lest We Forget: The Lusitania (Să nu uităm: Lusitania), publicat online, 7 mai 2013 la adresa: http://www.encyclopedia-titanica.org/lest-we-forget-the-lusitania.html.).

Katz, Sandra L. – Dearest of Geniuses: A Life of Theodate Pope (Cel mai scump dintre genii. Viaţa lui Theodate Pope), Windsor (Connecticut), Tide-Mark Press, 2003.

Keegan, John – The First World War (Primul Război Mondial), New York, Vintage Books, 1998.

Kennedy, Paul M. – The War Plans of the Great Powers, 1880–1914 (Planurile de război ale Marilor Puteri, 1880–1914), Londra, George Allen and Unwin, 1979.

Kilgour, Raymond L. – Estes and Lauriat: A History, 1872–1898 (Estes şi Lauriat. O istorie, 1872–1898), Ann Arbor, University of Michigan Press, 1957.

Knight, Denise D. – „All the Facts of the Case”: Gilman’s Lost Letter to Dr. S. Weir Mitchell („Toate datele cazului.” Scrisoarea pierdută a lui Gilman către doctorul S. Weir Mitchell), în American Literary Realism, 37, nr. 3 (Primăvara 2005), pp. 259–277.

Koenig, Paul – Voyage of the „Deutschland” (Voiajul vasului Deutschland), New York, Hearst’s International Library, 1917.

Koerver, Hans Joachim – German Submarine Warfare 1914–1918 in the Eyes of British Intelligence (Războiul german al submarinelor 1914–1918 în ochii spionajului britanic), Steinbach (Austria), LIS Reinisch, 2012, la adresa: http://www.ger-mannavalwarfare.info/01gnw/subm/jpg/subm.pdf.

Lambert, Nicholas – The Submarine Service, 1900–1918 (Serviciul de submarine, 1900–1918), Londra, Ashgate, 2001.

Lamont, Peter – Spiritualism and a Mid-Victorian Crisis of Evidence (Spiritualismul şi o criză a evidenţei de la mijlocul epocii victoriene), în Historical Journal, 47, nr. 4 (2004), pp. 897–920.

Lane, Anne Wintermute şi Louise Herrick Wall (editori) – The Letters of Franklin K. Lane (Scrisorile lui Franklin K. Lane), Boston, Houghton Mifflin, 1922.

Larson, Erik – Thunderstruck (Lovit de tunet), New York, Crown, 2006.

Lauriat, Charles E., Jr. – The Lusitania's Last Voyage (Ultimul voiaj al Lusitaniei), Boston, Houghton Mifflin, 1915.

Lawrence, Jack – When the Ships Came In (Când au intrat în luptă vapoarele), New York, Farrar and Rinehart, 1940.

Levin, Phyllis Lee – Edith and Woodrow (Edith şi Woodrow), New York, Scribner, 2001.

Link, Arthur S. – Wilson: The Struggle for Neutrality, 1914–1915 (Wilson. Lupta pentru neutralitate, 1914–1915), Princeton (New Jersey), Princeton University Press, 1960 • Wilson: Confusions and Crises, 1915–1916 (Wilson. Confuzii şi crize, 1915–1916), Princeton (New Jersey), Princeton University Press, 1964 • Wilson: Campaigns for Progressivism and Peace, 1916–1917 (Wilson. Campaniile pentru progresivism şi pace, 1916–1917), Princeton (New Jersey), Princeton University Press, 1965 • Dr. Grayson's Predicament (Suferinţa doctorului Grayson), în Proceedings of the American Philosophical Society, 138, nr. 4 (Decembrie 1994), pp. 487–494

Lord, Walter – A Night to Remember (O noapte de neuitat), New York, Henry Holt, 1955.

Mackworth, Margaret – This Was My World (Aceasta a fost lumea mea), Londra, Macmillan, 1933.

Marcosson, Isaac F. şi Danniel Frohman – Charles Frohman: Manager and Man (Charles Frohman, administrator şi om), New York, Harper and Brothers, 1916.

Marder, Arthur J. – Fear God and Dread Nought: The Correspondence of Admiral of the Fleet Lord Fisher of Kilverstone (Teme-te de Dumnezeu şi de cuirasat. Corespondenţa Amiralului-Comandant al Flotei, Lordul Fisher de Kilverstone), vol. 2 şi 3, Londra, Jonathan Cape, 1959 • From the Dreadnought to Scapa Flow: The Royal Navy in the Fisher Era, 1904–1919 (De la cuirasat la Scapa Flow. Marina Regală în epoca lui Fisher, 1904–1919), vol. 2, Londra, Oxford University Press, 1965.

Mellown, Muriel – Lady Rhondda and the Changing Faces of British Feminism (Lady Rhondda şi feţele schimbătoare ale feminismului britanic), în Frontiers, 9, nr. 2 (1987), pp. 7–13.

Mersey, Lord (John Charles Bingham) – Report on the Loss of the „Falaba”. London: H. M. Stationery Office, 1915.

Messimer, Dwight R. – The Merchant U-boat (Submarinul comercial), Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1988.

Mitchell, S. Weir – Fat and Blood: And How to Make Them (Grăsimea şi sângele. Şi cum se fac ele), Philadelphia, J.B. Lippincott, 1877 • Doctor and Patient (Medic şi pacient), Philadelphia, J.B. Lippincott, 1888 • Wear and Tear or Hints for the Overworked (Uzura, sau Ponturi pentru cei epuizaţi de muncă), Philadelphia, J.B. Lippincott, 1897.

Morton, Leslie – The Long Wake (Siajul cel lung), Londra, Routledge & Kegan Paul, 1968.

Neureuther, Karl şi Claus Bergen (editori) – U-Boat Stories (Povestiri cu submarine), Uckfield (East Sussex, Marea Britanie), Naval and Military Press, 2005.

Niemöller, Martin – From U-Boat to Pulpit (De la submarin la amvon), Chicago, Willett, Clark, 1937.

Paine, Judith – Avon Old Farms School: The Architecture of Theodate Pope Riddle (Şcoala Avon Old Farms. Arhitectura Theodatei Pope Riddle), în Perspecta, 18 (1982), pp. 42–48.

Preston, Diana – Lusitania: An Epic Tragedy (Lusitania. O tragedie epică), New York, Walker, 2002.

Ramsay, David – Lusitania: Saga and Myth (Lusitania. Saga şi mitul), New York, W.W. Norton, 2002 • „Blinker” Hall: Spymaster („Clipitorul” Hall, şeful spionilor), Gloucestershire (Marea Britanie), History Press, 2009.

Rintelen, Franz von – The Dark Invader: Wartime Reminiscences of a German Naval Officer (Invadatorul negru. Amintiri de pe vremea războiului ale unui ofiţer naval german), New York, Penguin, 1939.

Ritter, Gerhard – The Schlieffen Plan (Planul Schlieffen), New York, Frederick A. Praeger, 1958.

Rössler, Eberhard – The U-boat (Submarinul), Londra, Arms and Armour Press, 1981.

Rossano, Geoffrey L. – Stalking the U-Boat: U.S. Naval Aviation in Europe During World War I (Hărţuirea

submarinului. Aviaţia navală americană în Europa în timpul Primului Război Mondial), Gainesville, University Press of Florida, 2010.

Sargent, George H. – Lauriat's, 1872–1922 (Librăria Lauriat, 1872–1922), Boston (publicaţie privată), 1922.

Schachtman, Tom – Edith and Woodrow (Edith and Woodrow), New York, G.P. Putnam's Sons, 1981.

Scheer, Reinhard – Germany's High Sea Fleet in the World War (Flota maritimă a Germaniei în Războiul Mondial), New York, Peter Smith, 1934 (reeditare; ed. I – 1919).

Seymour, Charles – The Intimate Papers of Colonel House (Documentele personale ale colonelului House), vol. 1–2. Boston, Houghton Mifflin, 1926.

Sims, William Sowden – The Victory at Sea (Victoria pe mare), Annapolis, Naval Institute Press, 1984 (reeditare; ed. I – 1920).

Smith, Gene – When the Cheering Stopped: The Last Years of Woodrow Wilson (Când uralele au încetat. Ultimii ani ai lui Woodrow Wilson), New York, William Morrow, 1964.

Smith, Sharon Dunlap – Theodate Pope Riddle: Her Life and Architecture (Theodate Pope Riddle. Viaţa şi arhitectura ei), 2002 (la adresa: http://www.valinet.com/~smithash/theodate/).

Soames, Mary – Clementine Churchill: The Biography of a Marriage (Clementine Churchill. Biografia unei căsnicii), Boston, Houghton Mifflin, 1979.

Spiegel, Edgar von – The Adventures of the U-202 (Aventurile submarinului U-202), New York, Century, 1917 (Google Book).

Starling, Edmund W. – Starling of the White House (Starling de la Casa Albă – relatare consemnată de Thomas Sugrue), Chicago, People's Book Club, 1946 (reeditare; ed. I – 1916).

Steinberg, Jonathan – Yesterday's Deterrent: Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet (Intimidarea de ieri. Tirpitz şi naşterea flotei de război germane), New York, Macmillan, 1965.

Sullivan, Mark – Our Times, 1900–1925 (Vremurile noastre, 1900–1925), New York, Charles Scribner's Sons, 1936.

Szefel, Lisa – Beauty and William Braithwaite (Frumoasa şi William Braithwaite), în Callaloo, 29, nr. 2 (Primăvara 2006), pp. 560–586.

Thomas, Lowell – Raiders of the Deep (Corsarii adâncurilor), Garden City (New York), Garden City Publishing, 1928.

Thomson, George Malcolm – The Twelve Days: 24 July to 4 August 1914 (Cele douăsprezece zile: de pe 24 iulie pe 4 august 1914), Londra, Hutchinson, 1964.

Trapp, Georg von – To the Last Salute: Memories of an Austrian U-Boat Commander (Până la ultimul salut. Memoriile unui comandant de submarin austriac), Lincoln, University of Nebraska Press, 2007.

Trommler, Frank – The Lusitania Effect: America's Mobilization Against Germany in World War I (Efectul Lusitania. Mobilizarea Americii împotriva Germaniei în Primul Război Mondial), în German Studies Review, 32, nr. 2 (Mai 2009), pp. 241–266.

Tuchman, Barbara W. – The Zimmermann Telegram (Telegrama lui Zimmermann), New York, MacMillan, 1966 (reeditare; ed. I – 1958).

Use of Neutral Flags on Merchant Vessels of Belligerents (Utilizarea unor drapele neutre de către vasele comerciale ale beligeranţilor), în American Journal of International Law, 9, nr. 2 (Aprilie 1915), pp. 471–473.

Valentiner, Max – La terreur des mers: Mes aventures en sousmarin, 1914–1918 (Teroarea mărilor. Aventurile mele pe un submarin, 1914–1918), Paris: Payot, 1931.

Villard, Oswald Garrison – Fighting Years: Memoirs of a Liberal Editor (Anii de luptă. Memoriile unui editor liberal), New York, Harcourt, Brace, 1939.

Walker, Alastair – Four Thousand Lives Lost: The Inquiries of Lord Mersey into the Sinkings of the Titanic, the Empress of Ireland, the Falaba, and the Lusitania (Patru mii de vieţi pierdute. Cercetările lordului Mersey în legătură cu scufundările vaselor Titanic, Empress of Ireland, Falaba şi Lusitania), Stroud (Gloucestershire, Marea Britanie), History Press, 2012.

Ward, Maisie – Father Maturin (Părintele Maturin), Londra, Longmans, Green, 1920.

Weinberg, Andrew D. – Hypothermia (Hipotermia), în Annals of Emergency Medicine, 22, partea a 2-a (Februarie 1993), pp. 370–377.

Weir, Gary E. – Building the Kaiser's Navy (Construirea flotei militare a Kaiserului), Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1992.

Weizsäcker, Ernst von – Memoirs of Ernst von Weizsäcker (Memoriile lui Ernst von Weizsäcker), Londra, Victor Gollancz, 1951.

Wilson, Edith Bolling – My Memoir (Memoriile mele), New York, Bobbs-Merrill, 1939 (reeditare; ed. I – 1938).

Wood, M.G., D.I. Smith şi M.R. Hayns – The Sinking of the Lusitania: Reviewing the Evidence (Scufundarea Lusitaniei. Trecerea în revistă a probelor), în Science and Justice, 42, nr. 3 (2002), pp. 173–188.

Table of Contents

Suspans exploziv
O ştire de la căpitan
I. „Maimuţoi afurisiţi"
Lusitania: Bătrânul marinar
Washington: Locul însingurării
Lusitania: Tetine de cauciuc şi Thackeray
U-20: Cel mai fericit submarin
Lusitania: Menajerie
Camera 40: „Misterul"
Lusitania: O cavalcadă de pasageri
Camera 40: Viclenia „clipitorului"
Washington: Pierdut

Lusitania: La drum
U-20: Către insula Fair
Lusitania: Rendez-vous
Camera 40: Cadenţă
II. Coardă de sărit şi caviar
U-20: „Punctul orb”
Lusitania: O duminică pe ocean
Camera 40; Queenstown; Londra: Protejarea navei Orion
U-20: O linie periculoasă
Lusitania: Halibut
U-20: Necazul cu torpilele
Lusitania: Soare şi fericire
Camera 40: Orion navighează
U-20: Frustrare
Londra / Berlin / Washington: Alinare refuzată
Lusitania: Declaraţia
U-20: În sfârşit
Reperare
Camera 40: Schwieger descoperit
Lusitania: Tinere serviabile
U-20: Spectacol
Lusitania: Viaţă după moarte
U-20: Schimbare de plan
Lusitania: Mesaje
Londra / Washington / Berlin: Tensiune
U-20: Ceaţă
III. „Siajul morţii”
Marea Irlandei: Motoarele de deasupra
Londra / Washington: Întrebarea regelui
Marea Irlandei: Coşuri la orizont
Lusitania: O privelişte minunată
U-20: „Treff!”
IV. Sufletul negru
Lusitania: Impact

Primele veşti
Lusitania: Decizii
U-20: Priveliştea lui Schwieger
Lusitania: O mică armată
Telegramă
Lusitania: Sfârşitul unei regine
Toate punctele: Zvon
Lusitania: În voia valurilor
U-20: Lovitură la plecare
Lusitania: Pescăruşi
Queenstown: Cei dispăruţi
V. Marea secretelor
Londra: Vinovăţie
Washington / Berlin / Londra: Ultima gafă
Epilog: Bunuri personale
Surse şi mulţumiri
Bibliografie